القرصنة البحرية
في سواحل جنوب الجزيرة العربية
وموقف حكام بلاد عُمان واليمن منها
في العصر الإسلامي

تأليف

أ. د. طه حسين عوض هُديل

أستاذ التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية

جامعة عدن

الطبعة الأولى
1
1440 هـ / 2019 م

اسم الكتاب : القرصنة البحرية في سواحل جنوب الجزيرة العربية وموقف حكام بلاد عُمان واليمن منها في العصر الإسلامي

اسم المؤلف : أ. د. طه حسين عوض هُديل

موضوع الكتاب : تاريخ

مقاس الكتاب : ١٧ x ٢٤ سم

الترقيم الدولي : ٨-٧٥٤-٢٧٨-٩٧٧-٩٧٨

تصميم الغلاف : أحمد الخولي

الإخراج الفني : صفحات لخدمات دور النشر





التوزيع والنشر

6/11 شارع وحيد أفندي - حي توفيق بيك - كوجوك جكمجة - اسطنبول - تركيا - ت: 00905454886870
هاتف: 00201555566139 - 00201027013326
E-mail: info@arabhistorypublishing.com
Websit: www.arabhistorypublishing.com




بسم الله الرحمن الرحيم

﴿ أمّا السّفينَةُ فكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فأَرَدتُّ أنْ أعِيبَهَا وكَانَ وَرَاءَهُم مّلِكٌ يَأْخُذُ كُلّ سَفِينَةٍ غَصْبًا﴾

الكهف (٧٩)

الإهـــــــداء

إلى روح من لهم الفضل علي والدي ووالدتي ،،،

رحمهم الله تعالى وجعل مثواهم الفردوس الأعلى

إلى توأم روحي ... أخي حسين بن حسين هُديل وأولاده طه ويوسف

حفظه الله ورعاه

إلى أخواتي جميعاً عافاهن الله

إلى زوجتي وأبنائي وأساس سعادتي ...

(محمد وحسين وجسار وصالحة وأنوار وماريا)

إلى مدينتي الغالية عدن وأهلها البسطاء الطيبين الصابرين

إلى من دعا لي بالتوفيق والنجاح

إليهم جميعاً أهدي هذا العمل

أ.د. طـه حسين هُديل

المقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين،،، أما بعد:

عانت أقاليم العالم الإسلامي عبر تاريخها الطويل من العديد من المشكلات التي أثرت عليها سلباً، وعلى أوضاع سكانها، فشكلت بعض تلك المشكلات كابوساً اختلطت فيه الحقيقة بالخيال، والواقع بالأسطورة، كما كانت تصورها لنا الروايات والقصص التاريخية التي كتبت عنها، وتُعد القرصنة البحرية واحد من أهم تلك المشكلات التي أقلقت الناس، وأثارت مخاوفهم لاسيما المسافرين منهم عبر البحر، والتجار، والصيادين وغيرهم ممن ارتبطت حياتهم وأرزاقهم بالبحر، ومع أن القرصنة من الظواهر التي ارتبطت بالبحر والإنسان إلا أنها اليوم تُعد من أكثر المعضلات التي تعاني منها أجزاء من العالم العربي والإسلامي، لاسيما بعد أن تفشت في الآونة الأخيرة في البحار العربية الجنوبية وفي غيرها.

ومما لا شك فيه، أن القرصنة تواكبت مع المستجدات التي شهدها العالم، والمتغيرات التي تعرضت لها منطقة جنوب الجزيرة العربية والقرن الأفريقي، وسط حالة الفوضى التي تعيشها بعض البلاد الإسلامية وغيرها في القارة الأفريقية، وقد يعتقد بعضهم أن القرصنة من الظواهر الحديثة التي جاءت نتيجة للحروب التي انتشرت في العالم اليوم، وضياع الأمن الإقليمي والبحري، والحقيقة أن القرصنة ظاهرة قديمة عرفها العالم، وعانى منها كثيراً خلال حقب مختلفة من التاريخ، وقد كانت سواحل البلاد الإسلامية من أكثر من عانى من أعمال القرصنة لاسيما خلال العصر الإسلامي - موضوع دراستنا هذه- ، وشكلت المنطقة الجنوبية من الجزيرة العربية المطلة على المحيط الهندي وبحر العرب وخليج عدن، والممتدة من مضيق هرمز شرقاً وحتى باب المندب غرباً من أكثر المناطق التي عانت تاريخياً من القرصنة وتبعاتها، لاسيما وأن هذه المنطقة كانت بمثابة شريان تجاري ربط العالم ببعضه، فضلاً عن ما شهدته بعض مدنها الساحلية وموانئها من انتعاش تجاري لفت إليه انظار هؤلاء القراصنة الذين أخذوا يتربصون بسفن التجار والمسافرين عبرها، والدارس لتاريخ السواحل العُمانية وموانئها ومدنها كمسقط وصلالة وظفار وغيرها،

والسواحل اليمنية وموانئها ومدنها كعدن والشحر وغيرها، قد يستوعب مدى الأهمية التي احتلتها تلك المدن الساحلية لاسيما من ناحية سياسية أو اقتصادية أو تجارية، خاصة وأن كلا من المنطقتين كانتا تتحكمان بمداخل ومضايق بحرية تُعد من أهم المنافذ البحرية في العالم، وهما: مضيق هرمز، ومضيق باب المندب، هذه المضايق التي أحدها يتحكم بمداخل الخليج العربي والأخر بالبحر الأحمر أهم طرق الملاحة البحرية العالمية والدولية عبر التاريخ، وأهم المنافذ إلى قارات العالم المختلفة.

وعلى أية حال، فقد حظيت القرصنة البحرية اليوم ببعض الدراسات الحديثة والمحدودة التي ركزت في محتواها على جوانب معينة من هذه الظاهرة لدخولها في إطار الجريمة الدولية التي يحرمها الشرع، والقوانين الكونية والدولية، في حين ركز بعضها في جذور القرصنة التاريخية القديمة لمعرفة منابعها الأولى بحسب ما جاء في المصادر العربية والأجنبية، وسخر بعضها اهتمامه بدراسة موقف الدين والشرع منها، ونظر إليها بعضهم من منظور ديني بحث، وكرس بعضهم دراسته لها من ناحية قانونية، في محاولة لإظهار موقف القوانين الدولية منها، والعقوبات التي نصت عليها، دون التعمق في دراستها في العصر الإسلامي الذي يُعد من العصور المهمة التي تطورت فيها القرصنة بشكل كبير وملفت للنظر.

ومن هنا، جاءت فكرة كتابتي لهذه الدراســـة التاريخية المهمة التي تُعد إضـــافة لحقبة تاريخية وزمنية مهمة ارتبطت بتاريخنا الإســـلامي العريق والمشـــرف، لهذا حاولت البحث عن كلما كتب عنها القرصـــنة في العصـــر الإســـلامي، علني أجد ما يفيدني في هذا الجانب، علماً بأنني لم نجد أي دراســـة بحثية أكاديمية تتناول دارســـة القرصنة البحرية في العصر الإسلامي لا في جنوب الجزيرة العربية ولا في شمالها، على ما يبدو أنه لشـــحة المعلومات التاريخية في هذا الجانب دور كبير في تجنب البعض لدراســة هذه الجريمة التاريخية، وهو ما دفعنا إلى الغوص في بحر القرصنة البحرية في محاولة لجمع شـــتات ما كتب عنها رغم قلته، وقد تطلب مني هذا الأمر بدل مجهود أكبر للبحث في أمهات المصـــادر التاريخية التي أشـــار بعضـــها لكل ما يتعلق بالبحر ومن ظهر فيه من لصوص وسراق كانوا يسطون على السفن للسيطرة عليها أو نهابها، وكرست كل جهودي على الشريط الساحلي لجنوب الجزيرة العربية الممتد من ســواحل بلاد عُمان إلى ســواحل بلاد اليمن، وفي مدة زمنية محدد هي في العصر الإسلامي بحسب ما هو متاح في المصادر التاريخية التي توافرت لدينا.

لقد كان من بين أهم الأسباب التي دفعتني للكتابة في هذا الموضوع اهتمامي الكبير بالتاريخ البحري لجنوب الجزيرة العربية، ورغبتي في إعداد دراسة متخصصة عن القرصنة البحرية في العصر الإسلامي لاسيما في سواحل جنوب الجزيرة العربية المطلة على بحر العرب والمحيط الهندي، لأهمية هذه المنطقة تاريخياً، واهتمامي بظاهرة القرصنة القديمة الحديثة، وأسباب انتشارها خلال فترات، ثم تفشيها خلال فترات معينة أخرى، وما يترتب عليها من أثار على مختلف المستويات والنواحي السياسية والاقتصادية والاجتماعية وغيرها، فضلاً عن رغبتي أيضاً لسد فجوة مهمة من التاريخ البحري لليمن وعُمان خلال تاريخهما الإسلامي بحكم العلاقات التاريخية العريقة التي ربطت بينهما عبر الزمان.

ولتحقيق الهدف المنشود قمت بتقسيم هذا الكتاب إلى مقدمة وثلاثة فصول رئيسة وخاتمة وعدد من الملاحق، تناولت في المقدمة لمحة مختصرة عن موضوع الدراسة، وأهميتها والهدف منها، والهيكلية التي قامت عليها.

وخصصت الفصل الأول منها لدراسة تاريخ القرصنة البحرية ومراحل تطورها، وذلك في أربعة مباحث، عرفت في المبحث الأول القرصنة وما جاء عنها في معاجم اللغة والاصطلاح، وتناولت في المبحث الثاني ما جاء عن هذا المصطلح في كتب التاريخ المختلفة، وركزت في المبحث الثالث على ما ورد عن القرصنة في الكتاب والسنة، ودرست في المبحث الرابع نشأة القرصنة، وتاريخها في السواحل العربية في العصر الإسلامي بحسب ما توافر لدينا من معلومات، وثقتها المصادر التاريخية العربية وغيرها.

أما الفصل الثاني فقد خصصتهُ لدراسة تاريخ القرصنة البحرية في السواحل العُمانية والمحيط الهندي في العصر الإسلامي، وقسمته إلى مباحث أربعة؛ تناولت في المبحث الأول: أهمية المحيط الهندي بالنسبة للتجارة بين عُمان والهند، ودرست في المبحث الثاني: الأسباب التي أدت إلى انتشار القرصنة في السواحل العُمانية، والمحيط الهندي، وبحثت في المبحث الثالث: عن أبعاد ظاهرة القرصنة، وأكثر مناطق انتشارها، مشيراً إلى مراحل تطورها، وأصل من يقومون بها،

وجنسـياتهم، وأسـاليبهم في مهاجمة السـفن، والتعامل مع ضـحاياهم من التجار والمسـافرين وغيرهم، وأهم سـفنهم التي أبحروا بها في السـواحل العُمانية، والمحيط الهندي، وكرسـت المبحث الرابع لدراسـة دور حكام عُمان وأسـاليبهم في محاربة القرصـنة البحرية، وأثر ذلك في استقرار وازدهار التجارة بين عُمان والهند وغيرها من مناطق الثقل التجاري في العالم.

وأفردت الفصـل الثالث والأخير لدراسـة تاريخ القرصـنة البحرية في السـواحل اليمنية في العصـر الإسـلامي، وقمت بتقسـيمه إلى ثلاثة مباحث رئيسـة، ناقشـت في المبحث الأول: أبعاد ظاهرة القرصنة البحرية في السواحل اليمنية، وتطرقت في ذلك إلى عوامل انتشـار القرصـنة، ووصـف المصـادر التاريخية لها، ومراحل تطورها في المدة الزمنية المذكورة، وناقشـت في المبحث الثاني: الأوضـاع العامة للقراصـنة من خلال دراسـة نمط حياتهم، وأسـاليبهم في مهاجمة السـفن، وعلاقتهم بسـكان المناطق التي كانوا يلجأون إليها، وجنسـياتهم ومواطنهم الأصـلية، ونوعية سـفنهم وأسـلحتهم، وأنهيت المبحث الثالث: بدراسـة دور الدول الكبرى واليمن في محاربة القرصـنة في السواحل اليمنية.

وأنهيتُ دراستي بخاتمة استعرضت من خلالها أهم النتائج والاستنتاجات وَ التوصيات التي توصلت إليها، موضحاً في ذلك الآثار المختلفة التي تركتها القرصنة على مستوى حياة الناس السياسية والاقتصادية والاجتماعية في العصر الإسلامي، وألحقت بهذه الدراسة عدد من الملاحق التفصيلة التي تضمنت قائمة بالمصادر والمراجع التي عدت إليها، وعدد من الخرائط لمواقع تواجد وانتشار سفن القراصنة في السواحل العُمانية و اليمنية، وفي المحيط الهندي، لنربط القارئ بواقع تلك المناطق التي تأثرت من وجود مثل هؤلاء فيها.

وفي الأخير لا يسعني إلا أن أسال الله أن أكون قد وفقت في عملي المتواضع هذا، كما لا يسعني إلا أن اتوجه بالشكر الجزيل لكل من ساندني، وشجعني، ووقف إلى جانبي ومدني بما احتاج إليه من مصادر تاريخية، وكتب كانت رافداً لإخراج هذا العمل الذي عده صدقة لوجه الله الكريم لكل الباحثين والمهتمين بتاريخ الملاحة البحرية والقرصنة خلال مدة الدراسة،،، والله من وراء القصد.

أ. د. طه حسين عوض هُديل

مدينة عدن/ ١ يناير ٢٠١٨م

الفصل الأول

القرصنة البحرية ومراحل تطورها

توطئة

احتلت ســـواحل منطقة جنوب الجزيرة العربية عبر التاريخ مكانة اســـتراتيجية مهمـة؛ لتوســـطها قـارات العـالم الكبرى، ولقوعها على خطوط التجـارة العـالميـة، وتحكمها بـأهم المنـافذ البحريـة، ونتيجـة لهذه الأهميـة عـانـت المنطقـة من كثير من المشـــكلات التي أثرت عليها، وعلى ســـلامة مرتاديها، ومن هذه المشـــكلات ما هو طبيعيى، بسـبب كثرة الكوارث البيئية من رياح وأعاصـير وأمطار وشـعب مرجانية وغيرها، ومنها ما هو بشـري بسـبب انتشـار جماعات امتهنت قطع الطريق، وإخافة السبيل، لنهب المسافرين من التجار والحجاج وغيرهم، والبسط على السفن وامتلاكها بكل ما فيها، ومما لا شـك فيه أن المشـكلة الأخيرة – موضـوع دراسـتنا - أصـبحت خلال حقب من التاريخ ظاهرة خطيرة وملفته، كثيراً ما تفرضـها الأوضـاع الصـعبة التي كان يعيشـها بعض سـكان المناطق السـاحلية، الذين وجدوا في مهاجمة السـفن المارة في البحر مصـــدر رزق لهم ولأســـرهم، يقتاتون منه في أوقات الفوضـــى، وضعف الدولة، لعجزها عن ردعهم وملاحقتهم،

ومع قدم تاريخ القرصنة البحرية في العالم، إلا أنها شكلت في منطقة جنوب الجزيرة العربية، وخلال فترة التاريخ الإسلامي مصدر قلق وخطر كبير لم تغفل عنه المصادر التاريخية التي دونت العديد من الحالات التي حاولنا جمعها ورصدها، ثم دراستها دراسة جادة لمعرفة دوفعها وأسببها، وما ترتب عليها، وتحديداً في المنطقة الممتدة من خليج عدن وباب المندب وحتى السواحل العُمانية وخليج هرمز.

وقبل الخوض في دراسة تاريخ القرصنة البحرية في سواحل جنوب الجزيرة العربية في العصر الإسلامي لابد أولاً من التعرف على أساس هذه الكلمة في اللغة والاصطلاح، والمرادف لها من الكلمات التي عرفت بها في ذلك الزمن، وبحسب ورودها في معاجم اللغة والمصادر التاريخية، وما جاء عنها في القرآن الكريم، والسنة النيوية من ذكر مباشر أو غير مباشر في التشريعات، مع التركيز على البدايات الأولى لظهور القرصنة في العالم، وأهم مناطق انتشارها،

وما ورد عنها في البلاد الإسلامية في العصر الإسلامي، التي تأثرت بحكم علاقاتها الخارجية البحرية بمناطق الثقل التجاري بهذه الظاهرة التي نمت وتطورت في شمال البلاد الإسلامية لتنتقل إلى سواحل جنوب الجزيرة العربية التي تضررت كثيراً منها ومن أثارها على مختلف النواحي الاجتماعية والاقتصادية وغيرها.

المبحث الأول القرصنة في اللغة والاصطلاح

ق ر ص (القَرْصُ) بالإصبعين، وقَرْصُ البراغيث لسعها، والقُرْصُ والقُرْصةُ من الخبز، وجمع القرصة قُرَصٌ كصبرة وصبر، وقَرَصَ العجين من باب نصر قطعه قرصةُ قرصة، وقَرَّصهُ أيضا بالتشديد للتكثير، وقُرْصُ الشمس عينها[١]، ويذكر الزبيدي[٢] بأن القَرْصُ هو القَطْع.

ويقول لوبس معروف[٣]: " القُرْصان: لص البحر، ويجعلها بعض الكتّاب لفظة مفردة، ويجمعونها على قَرَاصنة، والاسم منه القَرْصنة، ويقال القرصنة لفظة معربة عن اللاتينية التي نقلتها عن اليونانية، ومعناها في أصلها المنقولة عنه لصوصية البحر أو سرقة البحر

---

[١] الرازي، محمد بن أبي بكر بن عبد القادر (ت: ٦٦٠هـ/ ١٢٦١م)، **مختار الصحاح**، تحقيق: محمود خاطر، مكتبة لبنان ناشرون، بيروت، ١٤١٥هـ/ ١٩٩٥م، ص٥٦٠. وانظر: فردينان توتل، **المنجد في الأدب والعلوم " معجم لأعلم الشرق والغرب "**، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٥٦م، ص٤١٠.

[٢] أبو الفيض المرتضى محمّد بن محمّد بن عبد الرزّاق الحسيني (ت: ١٢٠٥هـ/ ١٧٩٠م)، **تاج العروس من جواهر القاموس**، ج١٨، تحقيق : مجموعة من المحققين، دار الهداية، (د. ت)، ص٨٨.

[٣] **المنجد في اللغة والأدب والعلوم**، ط٥، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٢٧م، ص٦٢٠.

، وتُعرف المعاجم اللغوية القرصنة بأنها السطو على السفن التجارية، والقُرْصَان بأنه لص البحر، وهو الفاعل لأعمال القرصنة، والسارق في البحر[1]، ويرى بعضهم أن لفظ قرصنة هو لفظ أعجمي لا وجود له في قواميس اللغة العربية ومعاجمها القديمة، على أن العرب لاسيما سكان المغرب العربي أخذوه من الكلمة الإيطالية (corsa) التي تعني الجري، كما تعني الصعلوك واللص[2].

(١) تيمور، أحمد بن إسماعيل بن محمد (ت: ١٣٤٨هـ)، **معجم تيمور الكبير في الألفاظ العامية**، ج٥، تحقيق: دكتور حسين نصّار، دار الكتب والوثائق القومية، ط٢، القاهرة، ١٤٢٢هـ/ ٢٠٠٢م، ص١١٣؛ مسعود، جبران، **الرائد (معجم لغوي عصري)**، ط٢، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٦٧م، ص١١٦٦؛ الباشا، محمد خليل، **الكافي (معجم عربي حديث)**، ط٣، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، ١٩٩٤م، ص٧٨٦؛ **المعجم الوجيز**، مطبعة: التربية والتعليم، القاهرة، ١٤٢٥هـ / ٢٠٠٤م، ص٤٩٧؛ عبد الرحيم، الدكتور ف، معجم الدخيل في اللغة العربية الحديثة ولهجاتها، ج١، دار القلم، دمشق، ١٤٣٢هـ/ ٢٠١١م، ص١٦٤.

(٢) الإمام، محي الدين الدي رشاد، **الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتأثيره في الملاحة العربية والدولية**، بحث مقدم للندوة العلمية الخامسة عشر التي عقدت بمقر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب في المدة من ٢٣ – ٢٥ ديسمبر ١٩٨٥م، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، ١٩٩٠م، ص١١٢.

ويطلق دوزي[1] على القرصـــان اســم زنبطوط وزمنطوط، ويقول في ذلك: ((قرصـــان: لص البحر ...، ويقال أيضـــاً ازنبطوط وزمنطوط ويراد بهما: قاطع الطرق. ويقول بوسيير إنها كلمة تركية غير أني لم أجدها في المعاجم التركية، وأرى أنها من الكلمة الإيطالية Spandito ، ومعناها في الأصـــل طريد أو منفي، و Pandito بالإيطالية تعني نفس معنى قاطع الطرق)).

وقد يكون ما كتبه المؤرخ الأغريقي بلوتارك عام ١٠٠ للميلاد أقدم تعريف واضـــح للقراصـــنة، حيث وصـــف القراصـــنة بأنهم أشـــخاص يهاجمون في البحر والمناطق الساحلية دون سلطة قانونية[2].

---

[1] **رينهارت بيتر آن (ت: ١٣٠٠هـ)**، تكملة المعاجم العربية، ج٥، نقله إلى العربية وعلق عليه: ج ١ - ٨: محمَّد سَليم النعَيمي، ج ٩، ١٠: جمال الخياط، وزارة الثقافة والإعلام، بغداد، ١٩٧٩ - ٢٠٠٠م، ص٢٨٧؛ ج٨، ص٢٢٨.

[2] دوروثي دينيس فولو وجيمس إم. فولو، **عصـر الملاحة البحرية (سـلسـلة الحياة اليومية عبر التاريخ)**، ترجمة: خلود الخطيب، مراجعة: ســـامر أبو هواش، ط١، مشـــروع كلمة، أبوظبي، ١٤٣٣هـ/ ٢٠١٢م، ص١٦.

وتعرف القرصنة في الاصطلاح بأنها نوع من أنواع الجرائم أو الأعمال العدائية، وأعمال العنف والسلب التي ترتكب في عرض البحر ضد سفينة أو مجموعة من السفن، بهدف سلب ونهب حمولتها أو المطالبة بفدية مالية كبيرة للإفراج عنها، والقرصان شخص مغامر يجوب البحار لنهب السفن التجارية[1]، وهو ما يعني أن القراصنة هم من يهاجمون السفن في عرض البحر ويقطعون الطريق عليها لسرقتها ونهب ركابها، وأخذ ما معهم من أموال وبضائع.

وقد تميز هؤلاء القراصنة بشعراتهم وراياتهم التي كانت تعلق فوق سفنهم أو في مقدمتها لتميزهم عن باقي السفن الأخر، وجاء في التراث العالمي إشارة لبعض تلك الرايات التي عرفت برايات القراصنة، وكانت تتميز بلونها الأسود، المرسوم فيه جمجمة بيضاء، وعظمتين متصالبتين[2].

---

[1] جرائم القراصنة... **إرهاب في أعالي البحار، شبكة النبأ المعلوماتية**، https://annabaa.org/arabic/violenceandterror/٩٢.

[2] أحمد مختار عبد الحميد عمر (ت: ١٤٢٤هـ) بمساعدة فريق عمل، **معجم اللغة العربية المعاصرة**، ج٣، عالم الكتب، ١٤٢٩هـ/ ٢٠٠٨م، ص١٧٩٨.

المبحث الثاني مصطلح القرصنة في كتب التاريخ

من الملاحظ أن مصطلح قرصنة أو قراصنة لم يكن من المصطلحات المعروفة عند العرب عامة وسكان جنوب الجزيرة العربية خاصة - في المدة موضوع الدراسة - لعدم حصولنا على أي دليل يشير إلى أنهم كانوا يسمون من يسطوا على السفن وينهبونها بالقراصنة، وقد عرف هؤلاء بين عامة الناس في سواحل جنوب الجزيرة العربية (عُمان واليمن)، والخليج العربي، والمحيط الهندي، كما جاء في مصادرها التاريخية بتسميات مختلفة، فعرفوا بـ: سراق السفن،

وهي الحرفة التي أمتهنها هؤلاء ولم يُعرفوا بين الناس إلاّ بها[١]، في حين وصفتهم مصادر أخرى بلصوص البحر[٢]، وبمتلصّصة البحر[٣]، وبالمفسدين، وبقطاع طرق المسلمين في البحر[٤]، مع أن اللص هو السارق، وليس هناك فرق بينهما فكلاهما يقوم بنفس العمل وهو السرقة.

وفي الوقت نفسه، عرفت سواحل المحيط الهندي منذ لحظات مبكرة من التاريخ الإسلامي جماعات انتشرت في عمق هذا المحيط وجزره المختلفة

---

[١] ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب، **صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى تاريخ المستبصر**، اعتنى بتصحيحه: أوسكر لوفقرين، ط٢، دار التنوير، بيروت، ١٤٠٧ﻫ/ ١٩٨٦م، ص١٤٠ - ١٤١؛ الجندي، أبو عبدالله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب، **السلوك في طبقات العلماء والملوك**، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط٢، ج٢، ١٤١٦ﻫ/ ١٩٩٥م، ص٤٣٤؛ الشرجي، أبو العباس أحمد بن عبد اللطيف، **طبقات الخواص أهل الصدق والإخلاص**، دار المناهل، بيروت، ١٤٠٦ﻫ/ ١٩٨٦م، ص٤١١.

[٢] ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم اليامي الهمداني، **السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز باليمن**، تحقيق: ركس سميث، لندن، ١٩٧٤م، ص١٣١؛ ابن بطوطة، أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي، **تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار المعروفة برحلة ابن بطوطة**، قدم له وحققه: محمد عبد المنعم العريان، راجعه وأعدّ فهارسه: مصطفى القصاص، ط١، دار إحياء العلوم، بيروت، ١٤٠٧ﻫ / ١٩٨٧م، ص١٦٨.

[٣] ابن حوقل، أبو القاسم بن حوقل النصيبي (ت: ٣٦٧هـ/ ٩٧٧م)، **صورة الأرض**، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٩٢م، ص٥١.

[٤] ابن الديبع، وجيه الدين أبو الضياء عبد الرحمن بن علي، **الفضل المزيد على بغية المستفيد في أخبار مدينة زبيد**، تحقيق: يوسف شلحد، دار العودة، بيروت، ١٩٨٣م، ص٣٠٠ – ٣٠١؛ مؤلف مجهول، **أخبار أهل عُمان من أول إسلامهم إلى اختلاف كلمتهم، وهو الباب الثالث والثلاثون من كتاب كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة**، اعتنت بتصحيحه ووضع حواشيه: ه.كلاين، دار الفضيلة للنشر والتوزيع والتصدير، القاهرة، ٢٠٠٣م، ص٢١.

والخليج العربي، كانت تقوم بأعمال التقطع والسطو والسرقة على السفن الإسلامية المبحرة فيها، وأطلق على أفرادها مصـــطلح: الميد[1]، علماً بأن هؤلاء الميد كانوا يعدون من أشـــهر لصـــوص البحر، وأكثرهم خطراً على ســفن التجار والمســافرين والحجاج وغيرهم، لما ورد عنهم في مختلف المصادر التاريخية[2].

ومن العجيب، أن نجد عند بعض المؤرخين الذين كتبوا عن تاريخ اليمن الإسلامي – في الحقبة المتأخرة - لاسيَّما خلال مدة حكم أحد سلاطين بني رسول

---

[1] يقول عنهم الإدريسي بأنهم جنس من بلاد السند، وهم خلق عظيم حزب لأهل المنصورة، ولهم بوارج في البحر تقطع على مراكب المسلمين المجتازة إلى أرض الهند والصين وجدة والقلزم وغيرها كالشوانى في بحر الروم. انظر: المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين (ت: ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م)، **التنبيه والإشـــراف**، عنى بمراجعته وتصـــحيحه: عبد الله إســـماعيل الصـــاوي، دار الصاوي، القاهرة، (د. ت)، ص٤٩.

[2] انظر: ابن خياط، أبو عمر خليفة بن خياط الليثي العصفري (ت: ٢٤٠هـ/ ٨٥٤م)، **تاريخ خليفة بن خياط**، تحقيق: د. أكرم ضـياء العمري، ط٢، دار القلم، مؤسسة الرسالة، دمشق، بيروت، ١٣٩٧هـ، ص١٢٣، ١٢٥؛ البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر (ت: ٢٧٩هـ/ ٨٩٢م)، **فتوح البلدان**، ج٣، تحقيق: عبد الله أنيس الطباع وعمر أنيس الطباع، دار النشـــر للجامعين، بيروت، ١٩٥٧م، ص٥٣٢، ٥٣٩، ٥٤٤، ٦٢٤؛ ابن خرداذبة، أبو القاســـم عبيد الله بن عبد الله (ت: ٣٠٠هـ/ ٩١٢م)، **المســالك والممالك**، بيروت، دار صــادر، ١٨٨٩م، ص٥٧؛ المسعودي، **التنبيه والإشـــراف**، ص٤٩؛ البيروني، أبو ريحان محمد بن أحمد (ت: ٤٣٩هـ/ ١٠٤٧م)، الجماهر في معرفة الجواهر، ط٣، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٤م، ص٤٨.

وهو السـلطان الظاهر يحيى بن إسـماعيل بن الأفضـل عباس (٨٣١ - ٨٤٢هـ / ١٤٢٧ - ١٤٣٨م) مصطلح غريب حاولنا أن نبحث عن تعريف صحيح له في كتب ومعاجم اللغة؛ ولكننا لم نجد له تفسير، وهو مصـطلح: **"** المجُوَّرون **"**[١]، الذي يبدو أنـه أطلق على عصـابات عملت في البحـار اليمنيـة، وأثـارت الخوف والقلق فيهـا، وأصبح وجودها من المشكلات التي أغلقت السلطان الظاهر، وكثيراً ما كان يصطدم بأفرادها بعد أن صاروا يشكلون خطراً يهدد أمن وسلامة السواحل اليمنية[٢].

وقد اجتهد بعض العلماء في محاولة لتفسير معنى هذا المصطلح كالعلامة المحقق عبد الله محمد الحبشـي الذي قال في وصـف المجُوَّرين: **"** كأنهم طائفة من القراصـنة **"**[٣].

---

[١] مجهول المؤلف، **تاريخ الدولة الرسـولية في اليمن**، تحقيق: عبدالله محمد الحبشـي، مطبعة: الكاتب العربي، دمشـق، ١٤٠٥هـ / ١٩٨٤م، ص٢١٤ – ٢١٥، ٢١٦ - ٢١٧، ٢١٨ - ٢١٩، ٢٢٢، ٢٢٤، ٢٨٠.

[٢] انفرد مؤلف كتاب: **"تاريخ الدولة الرسـولية"** المجهول الهوية المتوفى سـنة ٨٤٠هـ / ١٤٣٦م بذكر هؤلاء المجُورَّين، في حين لم نجد في أيٍّ من المصادر التي أرخت لتاريخ اليمن الإسلامي أي ذكر لهم، وهو ما جعلنا نتعجب من انفراده بذكر مثل هؤلاء.

[٣] **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٤، حاشية رقم (٦).

ويقول المؤرخ البحري حسن صالح شهاب[1] أن المجور (بفتح الجيم وتشديد الراء مع الكسر) يطلق في اللهجة العامية باليمن على من سلك ببضاعة طريقاً خفية غير الطرق المألوفة، هرباً من رجال الجمارك على هذا الطريق، كما يطلق في بعض مصادر التاريخ اليمني على من كان يتجاوز ميناء عدن من التجار والنواخيذ في عهد الملك الظاهر الرسولي، ويتعامل مع ميناء جدة.

ومن الملاحظ أن الحبشي اعتمد في تحليله هذا على ما قرائه عن هؤلاء الذين كانوا يعيشون بشكل جماعات خارجة عن سيطرة الدولة، وتمتلك سفن في عرض البحر مع عدم رضا الدولة عن أفعالهم التي من المؤكد أنها لا تخرج عن إطار تهريب البضائع لبعض التجار إلى السواحل اليمنية المفتوحة دون مرورها بالموانئ الرئيسية، ودون أن تخضع لجمرك الدولة، وهو ما جعلهم خارجين عن القانون.

---

[1] **عَدَنْ فرضة اليمن**، ط٢، مركز الشرعبي للطباعة والنشر، صنعاء، ٢٠٠٠م، ص١٦٢.

وقد يكون ما ذهب إليه الحبشي صحيحاً حول المجُوَّرين، فقد يكونوا فعلاً قراصنة مع أننا لم نجد في المصدر الذي ذكرهم ما يؤكد أو حتى يشير إلى أنهم كانوا يقطعون الطريق على السفن أو حتى يحاولون نهبها، وقد دفعني إلى الذهاب إلى ما ذهب إليه الحبشي ما وجدته في بعض الكتب من أن هناك الكثير من العرب عملوا في القرصنة في مياه الجزيرة العربية الجنوبية، وأن سفنهم كانت تجوبها لتُغير على المراكب المارة لسلب ما فيها، لهذا كان التجار يتفقون مع هؤلاء القراصنة على دفع مبالغ مالية لهم مقابل تعهدهم بسلامة سفنهم، وعدم التعرض لها، وإيصالها إلى سواحل بلادهم[1] بأقل التكاليف، دون أن تخضع لضرائب الدولة الباهظة، ومن هنا نجد أن المجُوَّرين إما أن يكونوا:

أ- طائفة من القراصنة الذين كانوا يجوبون البحار اليمنية ليسطوا على السفن المارة فيها.

[1] زاهر رياض، **تاريخ أثيوبيا**، منشورات مكتبة الإنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٦م، ص٧٦ – ٧٧.

ب- أو قراصنة ومهربين في الوقت نفسه، يتفقون مع بعض التجار على تهريب بضائعهم ونقلها على سفنهم، وتحت حمايتهم حتى يوصلونها إلى السواحل اليمنية بأمان، بعيداً عن رقابة الدولة وأعينها، وبعيداً عن أي خطر يتهددها، مقابل مالٍ يدفعه التجار لهؤلاء القراصنة، ليضمنوا وصول بضائعهم بسلام، لاسيَّما وأنهم - على ما يبدو- رأوا بأن دفع الأموال للقراصنة المهربين أسلم من دفعها لجمرك الدولة التي لم توفر الأمان لسفنهم في البحر، وهو الرأي الأقرب إلى الصواب.

ت- أو قراصنة اشتهروا بسيطرتهم على البحار، وكانوا يفرضون على التجار مبالغ مالية لقاء عدم التعرض لسفنهم عند نقلها للبضائع، بل ومرافقتها إلى أن ترسو في بر الأمان.

إلاّ أن الإشـــارة الوحيدة التي وجدنا فيها ذكراً للقراصـــنة لفظاً ومعنى كانت عند الرحالة الإيطالي ماركو بولو[1] الذي كتب عن رحلته التي انطلقت من مدينة البندقية الإيطالية إلى قارة آســـيا، وقد أشـــــار فيها إلى بعض موانئ عُمان واليمن في القرن السابع الهجري / الثاني عشر الميلادي كجزء من القارة المذكور، وذكر أنه وجد في بحارها القريبة من جزيرة سقطرى قراصنة يقطعون الطريق على السفن وينهبونها، ولم يقل سراق أو لصوص، مثلما ورد في المصادر اليمنية ذكرهم، وقد يكون ما جاء لدى ماركو بولو هو من صـــنع المترجم الذي قام بترجمة نصـــوص هذا الكتاب الذي كُتب باللغة الإيطالية ثم ترجم إلى الإنجليزية، ومنها إلى العربية، فعمل على تحريف كلمة لصوص السفن إلى قراصنة، وهو المتعارف عليه اليوم في كتب اللغة الحديثة.

أما الوصف الدقيق للقراصنة وأسلوب تعاملهم مع بحارة السفن التي يتم مهاجمتها فيصوره الرحالة المغربي ابن بطوطة[2]

---

[1] **رحلات ماركو بولـــــو**، ج٣، ترجمة: إلى الإنجليزية: وليم مارسدن، ترجمه: إلى العربية: عبد العزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٦م، ص٨١.

[2] **تحفة النظار**، ص١٦٨.

الذي كان قد قدم إلى اليمن عبر البحر في أثناء زيارته لها، وقد تعرف على هؤلاء بعد مهاجمتهم لبعض السفن المارة، ووصفهم بقوله: " وعادة هؤلاء السراق أنهم لا يقتلون أحداً إلاّ حين القتال ولا يغرقونه، وإنما يأخذون ماله ويتركونه يذهب بمركبه حيث شاء".

ويعد هذا الوصف الدقيق لأسلوب القراصنة في التعامل مع ركاب السفن المنهوبة من المعلومات المهمة التي تعطي لنا صورة واضحة عن القراصنة، وتلخص لنا طريقة تعاملهم مع السفن التي تقع تحت سيطرتهم، إذ نتوصل من خلال هذه المعلومة إلى أن القراصنة الذين كانوا يجوبون المياه العُمانية واليمنية والأفريقية كانوا رجال حرب، ولديهم من القدرة القتالية ما تمكنهم من الدفاع عن أنفسهم، وكانوا يسخّرون قوتهم هذه لإخافة ركاب السفن، وأخذ ما معهم دون أن يعتدوا عليهم بالقتل أو الإغراق في البحر، إلاّ إذا فُرض عليهم ذلك، فيضطروا إلى استخدام القوة معهم وقتالهم وقتلهم إذ دعت الحاجة، أي أن القراصنة كانوا يقطعون الطريق على السفن لنهبها فقط وليس لإغراقها أو قتل ركابها.

المبحث الثالث القرصنة البحرية في الكتاب والسنة

كانت القرصنة البحرية من بين أكثر ما عانت منه الملاحة البحرية منذ مدة سابقة لظهور الإسـلام، وعلى ما يبدو أن من زاولها ليس فقط فئات طحنتها الحاجة والفقر؛ بل أيضـاً بعض ملوك ذلك الزمان ممن كانوا يملكون القوة والجاه والمادة والعتاد من سفن وغيرها، ويصف لنا القرآن الكريم نوعيه أحد تلك الفئات التي كانت تسطوا على المسافرين عبر البحر بأنهم من الملوك بقوله تعالى: ﴿ **أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدتُّ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُم مَّلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا** ﴾[1]، وهو ما يؤكد لنا أن هناك من الملوك من كانوا يعيشـون ويترزقون على البحر وقطع الطريق فيه، حتى على أصحاب السفن الصغيرة والبسيطة، وإن كان ملاكها من المساكين والفقراء،

---

[1] سورة الكهف، آية (٧٩).

علماً بأن مثل هؤلاء الملوك من القراصنة كانوا لا يأخذون إلا ما يمكن الاستفادة منه من السفن، مع تجنب الخارب منها الغير صالح للملاحة والسفر، لهذا كان الناس عند مرورهم بمناطق بعض هؤلاء الملوك القراصنة الذين وصفهم ابن كثير[1] بالظلمة؛ يعيبون سفنهم لتجنب سيطرتهم عليها[2]، وعلى ما يبدو أن هدف القراصنة هو الحصول على تلك السفن دون غيرها. ومن الملاحظ أن وجود مثل هؤلاء قد أصبح منتشراً بشكل كبير في السواحل العربية، كما أصبح يشكل ظاهرة في التاريخ القديم انتشرت في البحر، وكانت تبرز

---

[1] أبو الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير القرشي الدمشقي (ت: ٧٧٤ هـ)، **تفسير القرآن العظيم**، ج٥، تحقيق : سامي بن محمد سلامة، ط٢، دار طيبة للنشر والتوزيع، الرياض، ١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م، ص١٨٤.

[2] الصنعاني، عبد الرزاق بن همام المتوفى (ت: ٢١١هـ)، **تفسير عبد الرزاق الصنعاني**، ج٢، ط١، دار الكتب العلمية، (د. ت)، ص٣٤٠؛ السيوطي، عبد الرحمن بن أبي بكر (ت: ٩١١هـ)، **الدر المنثور في التفسير بالماثور**، ج٩، تحقيق: مركز هجر للبحوث، دار هجر، القاهرة، ١٤٢٤هـ/ ٢٠٠٣م، ص٥٩٢.

وتنشــر في أوقات معينة، وتختفي في غيرها، مما دفع بالقرآن الكريم إلى التعبير عن ذلك بأنه قد بلغ فســادها البحر، ويقول الله تعالى في ذلك: ﴿ ظَهَرَ الْفَسَــادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ ﴾[1]. ويفسر الطبري[2] ذلك الفساد بأنه ما ظهر من اعتداءات على السفن في البحر، كما حدث مع غلام سيدنا موسى (عليه السلام).

وقد أولت الســنة النبوية اهتمام كبير جداً ببعض الأحكام المتعلقة بأمور الســطو وقطع الطريق والســرقة والبغي والحرابة، ومما لا خلاف حوله أن قطع الطريق في البحر هو جزء من الحرابة وغيره من المســميات التي ذكرناها، لاسـيما وأنه لم يكن مقتصـراً على ما يحصـل في البر فقط، ولكن يدخل فيه قطع الطريق على أهل البحر من المسافرين والتجار أيضاً وغيرهم،

---

(١) سورة الروم، آية (٤١).

(٢) أبو جعفر محمد بن جرير (ت: ٣١٠هـ)، **جامع البيان في تفسير القرآن للطبري**، تحقيق: مكتب التحقيق بدار هجر، ط١، دار هجر، (د. ت)، ج١٥، ص٣٢٩، ٣٥٣ - ٣٥٦؛ ج١٨، ص٥١١ - ٥١٢.

وكذلك الأمر بالنسبة للسرقة والسطو التي تطبق على من يقوم بها في البر أو البحر، وقد اجتهد علماء المسـلمين في هذا الأمر في محاولة لتفسـير كل ما جاء في السـنة النبوية وربطة بالأحكام التي من الممكن أن على سـراق البحر من القراصـنة على اعتبار أن ذلك يدخل ضمن الحرابة وغيره[1].

---

[1] أولت العديد من الدراسـات الحديثة اهتمام كبير بهذا الجريمة في محاولة لإثبات أن القرصـنة البحرية تدخل ضـمن الحرابة ومسـميات السـطو والسـرقة وغيرها من صـور الفسـاد وأخذ حقوق الناس باستخدام السلاح بأنواعه، حسب ما جاء في السنة النبوية والشريعة الإسلامية، وهو ما نراء فيه نوع من الصـحة والواقع للتقارب الواضـح بين الجريمتين وتركيز أحكام السـنة النبوية عليها بشكل كبير جداً. للمزيد انظر: فيدو، حاشي عسبلي، **جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني (دراسـة تأصـيلية مقارنة)**، رسـالة ماجسـتير، كلية الدراسـات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ١٤٣٣هـ/ ٢٠١٢م، ص١٧ – ٣٢؛ اليمني، محمد عبد العزيز سـعد، **القرصـنة البحرية (دراسـة فقهية مقارنة)**، المجلة العربية للدراسـات، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مجلد (٢٨)، العدد (٥٥)، رجب ١٤٣٣هـ - مايو/ يونيو ٢٠١٢م، ص٢٠٨ – ٢٣٢؛ راضية، عيسات، **القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري**، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيري وزو، الجزائر، ٢٠١٦م، ص٢٠ وما بعدها.

المبحث الرابع نشأة القرصنة وتطورها في السواحل العربية

تعددت أخبار القراصنة عبر التاريخ، واختلفت قصصهم في المصادر التاريخية المتنوعة، واكتنف العديد منها الغموض، حتى اختلطت حكاياتهم بالأساطير والخرافات والنوادر، لحرصهم على إخفاء سجلاتهم ووثائقهم، مع الاحتفاظ بالقليل منها، حتى أن نجاحهم في بعض المناطق من العالم اعتمد على إخفائهم لهويتهم، لاسيما وأنهم كانوا يعدون ما يقومون به جريمة عظمى، فكانوا يستخدمون الأسماء المستعارة مراراً لسفنهم وغيرها، وينقلون مواقع عملياتهم وتواجدهم من مكان إلى أخر حفاظاً على أنفسهم وسفنهم من أي هجوم قد يتعرضون له(١).

وعلى الرغم من اجتهاد العديد من الكتاب لتحديد البدايات الأولى للقرصنة، والمواقع التي ظهرت فيها لأول مرة في العالم؛ إلا أنه من الصعب بل ومن المستحيل تحديد وحصر تواجدهم بأماكن معينة، أو بجهات بعينها، لعدم وجود ما يؤكد ذلك بالدلائل المقنعة،

(١) دوروثي دينيس فولو وجيمس إم. فولو، **عصر الملاحة البحرية**، ص٣٦٠.

واختلاف أراء المؤرخين والكتاب في ذلك، مع محاولات البعض ربط ذلك بمواقع الانتعاش التجاري، وخطوط الملاحة البحرية، وهو ما قد نجد فيه نوع من الصـحة، مع صـعوبة التدقيق والجزم بظهورها في مكان معين، وهو ما يفرض علينا التطرق لأراء المؤرخين وما جاءوا به عنها كأمانة علمية علنا نصـل إلى نتيجة مقبولة حول ذلك.

وعلى أية حال، فإن المتطلع لتاريخ نشأة القرصنة البحرية في العالم القديم يلاحظ أنها ظهرت مع ظهور الملاحة البحرية في بحار العالم، وكان أول من اشـتغل بها الفينقيون(١) الذين كانوا يعدون أقدم وأفضل من ركب البحر، ثم جاء بعدهم الإغريق، الذين عدت بعض قبائلهم الصـغيرة القرصـنة حرفة رفيعة المنزلة، أخذت بتطويرها مع مرور الزمن لتصل إلى حوض البحر الأبيض المتوسط، فأصبحت تشكل تهديداً لأعظم دولة في العالم القديم آنذاك، وهي الإمبراطورية الرومانية(٢).

(١) الفينيقيون: .

(٢) ماخوفسكي، ياتسيك، **تاريخ القرصنة في العالم**، ترجمة: د. أنور محمد إبراهيم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٨م، ص١٩.

وإذا ما نظرنا إلى البلاد العربية عبر التاريخ فإننا نلاحظ أنها تميزت بسعة سواحلها المطلة على طرق الملاحة البحرية الدولية ذات الأهمية الاقتصادية والتجارية، ومن الطبيعي جداً أن تكون تلك السواحل عرضة لأعمال النهب والسطو من قبل قطاع الطرق من القراصنة ولصوص البحر، ممن يستغلون أوقات النشاط التجاري هذه لتحقيق مأربهم في مهاجمة السفن التجارية ونهبها[١].

ومنذ ظهور الإسلام عانت شبه الجزيرة العربية التي كانت تحيط بها المياه من ثلاث جهات مختلفة من أعمال القرصنة هذه، لاسيما من السواحل الغربية للبحر الأحمر، وأصبحت تشكل تلك الأعمال خطر كبير على المسافرين بين الجزيرة العربية والسواحل الشرقية لأفريقيا، أو المسافرين من السواحل الجنوبية للجزيرة العربية إلى شمالها والعكس عبر البحر الأحمر، وعلى ما يبدو أن هذه الأعمال قد شغلت الدولة الإسلامية الناشئة حتى أصبحت هم النبي (ﷺ)،

---

[١] السيد عبد العزيز سالم، **البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي**، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٩٣م، ص١٧.

ومن جاء بعده من الخلفاء الراشـــدين الذين بدلوا جهدهم للحد من أعمال هؤلاء القراصنة، ومن الإشارات التي توردها بعض المصادر التاريخية[1] عن خطر سفن لصوص البحر في العهد النبوي ما جاء في أحداث سنة ٩هـــ/ ٦٣٠هـــ عن مشاهدة بعض سكان المناطق الساحلية لجهة مكة لاسيما سكان جدة لسفن أهل الحبشة التي أثارت الرعب بين المســـلمين، لما قد تشـــكله من خطر على أهالي مكة والمناطق الساحلية القريبة منها، أوالمسافرين منهم،

---

[1] انظر: المقريزى، تقى الدين أحمد بن على (ت: ٨٤٥هـــ/ ١٤٤١م)، **إمتاع الأسماع بما للنبى من الأحوال والأموال والحفدة والمتاع**، ج٢، تحقيق: محمد عبد الحميد النميســـى، ط١، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٢٠هـــ/ ١٩٩٩م، ص٤٥؛ ج١٠، ص٦٣؛ الأندلســي، أبو الربيع سليمان بن موسى الكلاعي، **الاكتفاء بما تضمنه من مغازي رسول الله والثلاثة الخلفاء**، ج٢، تحقيق: د. محمد كمال الدين عز الدين علي، ط١، عالم الكتب، بيروت، ١٤١٧هـ، ص٢٦٠ – ٢٦١؛ ابن حزم، علي بن أحمد بن سعيد بن حزم الأندلســي الظاهري، **جوامع السيرة وخمس رسائل أخرى لابن حزم**، تحقيق: إحسان عباس، ط١، دار المعارف، القاهرة، ١٩٠٠م، ص٢١.

وبمجرد وصـــول خبر مثل هذه الجماعات للنبي (ﷺ)، وحرصـــاً منه على حياة المســـلمين، أمر بتجهيز حملة بحرية من (٣٠٠) مقاتل، بقيادة علقمة بن مُجَزِّز المدلجي[١]، فركب البحر على رأس هذه الحملة، وأخذ بمطاردة سفن هؤلاء الأحباش الذين فروا أمام هذه القوة البحرية المســـلمة، وقد بلغ به الأمر إلى الوقوف في أحد جزر الحبشة لمراقبة سفن مثل هؤلاء اللصوص، واستمر الدور الرقابي لهذه الحملة للســواحل الأفريقية والحبشــية حتى اســتأمن لخلوها منهم ومن ســفنهم التي أرعبت المسلمين من أهالي سواحل الجزيرة العربية الغربية[٢].

وقد اســتمر خطر مثل هؤلاء اللصــوص في ســواحل الدولة الإســلامية، وكانوا يخرجون بســفنهم بين حيناً وأخر، لإقلاق ســكينة الصــيادين والمســافرين عبر البحر الأحمر إلى أفريقيا وغيرها من سواحل البحر الأحمر

---

(١) هو الصـــحابي الجليل علقمة بن مُجَزِّز بن الأعور بن جعدة بن معاذ بن عتوارة بن عمرو بن مدلج الكناني المدلجي (ت: ٢٠هـــ/ ٦٤٠م)، أحد عمال النبي (ﷺ) على بعض سراياه، وكان رجلاً فيه دعابة، فيقال أنه أجج ناراً وقال لأصـــحابه: أليس طاعتي واجبة؟ قالوا: بلى. قال: فاقتحموا هذه النار. فقام رجل فاحتجز ليقتحمها، فضحك وقال: إنما كنت ألعب. فبلغ ذلك النبي (ﷺ) ذلك، فقال: " أما إذا فعلوها فلا تطيعوهم في معصـــية الله عز وجل ". وعندما قتل في الحملة البحرية التي بعثها عمر بن الخطاب إلى الحبشة، رثاه جواس العذري، بقوله:

إن السلام وحسن كل تحية * تغدو على ابن مجزز وتروح

للمزيد انظر: ابن الأثير، عز الدين أبي الحسن علي بن محمد الجزري (٦٣٠هـــ/ ١٢٣٢م)، أسد الغابة في معرفة الصـــحابة، ج٤، تحقيق: عادل أحمد الرفاعي، ط١، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٤١٧هـ/ ١٩٩٦م، ص٩٥ ـ ٩٦.

(٢) المقريزى، **إمتاع الأسماع**، ج٢، ص٤٥؛ ج١٠، ص٦٣؛ الأندلسي، **الاكتفاء**، ج٢، ص٢٦٠ ــ ٢٦١.

، وتذكر لنا بعض المصادر التاريخية ذلك الموقف الشجاع للخليفة الراشدي (الثاني) عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) الذي لم يتراجع عن مواجهة مثل هؤلاء اللصوص الذين - على مايبدو- تمادوا في تهديد الأمنيين من المسافرين عبر البحر الأحمر من أفريقيا إلى سواحل الجزيرة العربية والعكس سوءاً للتجارة أو للحج أو للهجرة، وأمام كل ذلك جهز الخليفة عمر (رضي الله عنه) حملة بحرية كبيرة سنة ٢٠هـ/ ٦٤٠م لمطاردة هؤلاء القراصنة، ومهاجمتهم في عقر دارهم، ومناطق انطلاقهم في الجهة الشرقية من سواحل الحبشة، وقد كلف بقيادة هذه الحملة أيضاً القائد المسلم علقمة بن مُجَزِّز المدلجي، ومن الملاحظ أن أهل الحجاز بحكم طبيعتهم البدوية والصحراوية لم تكن لديهم معرفة كافية وقوية بالبحر وركوبه وأهواله، وهو ما يؤكده المؤرخ ابن خلدون[١]

---

[١] أبو زيد ولي الدين عبد الرحمن بن محمد الحضرمي الاشبيلي (ت: ٨٠٨هـ/ ١٤٠٥م)، **ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر**، تحقيق: خليل شحادة، ط٢، دتر الفكر، بيروت، ١٤٠٨هـ/ ١٩٨٨م، ص٣١٣.

عندما قال عن علاقة البداوة من العرب بالبحر: ((أنّ العرب لبداوتهم لم يكونوا مهرة في ثقافته وركوبه))، علماً بأن ما جاء به ابن خلدون قد لا ينطبق على بعض العرب من سكان الجزيرة العربية لاسيما سكان جنوبها من أهالي بلاد عُمان واليمن، ممن ركبوا البحر مبكراً وغاصوا فيه وفي أعماقة، وعرفوا طرق التعامل معه والسفر فيه، وأوقات ذلك ومواسمه، ومما يؤكد قول ابن خلدون؛ فشل هذه الحملة البحرية التي ضاعت في البحر الأحمر وسواحل الحبشة، ومقتل كل طاقمها بما فيهم قائدها علقمة بن مجزر[1]، مع ما حققه هذا القائد من النجاح في حملته السابقة.

ومما لا شك فيه، أن هجمات القراصنة استمرت في سواحل البحر الأحمر والمحيط الهندي، لما جاء عنها من إشارات أوردتها كتب التاريخ بعدما أثارت غضب الحكام المسلمين الذين ازعجهم مثل هذا التصرفات المستفزة لهم ولرعيتهم، لاسيما بعدما تعدت تلك الهجمات الأعراف الإنسانية لتصل إلى التعدي على النساء وأسرهن، وأخذهن كسبايا من قبل هؤلاء القراصنة،

---

[1] ابن كثير، أبو الفداء إسماعيل بن عمر القرشي الدمشقي (ت: ٧٧٤هـ/ ١٣٧٢م)، **البداية والنهاية**، ج٧، حققه ودقق أصوله وعلق حواشيه: علي شيري، وقام بفهرسته: عبد الرحمن الشامي، ط١، دار إحياء التراث العربي، (د. ب)، ١٤٠٨هـ/ ١٩٨٨م، ص١١٦.

مما تطلب سرعة الرد على أي هجوم قد يصدر عنهم، وإذا ما نظرنا إلى سواحل المحيط الهندي وجنوب الجزيرة العربية فقد كانت كثيراً ما تتعرض لهجمات القراصنة المعروفين بالميد، الذين أصبحوا يسطون على كل السفن التي يشاهدونها، ويأسرون ركابها دون التميز بين الرجال والنساء، وتذكر بعض المصادر التاريخية ما تعرضت له النسوة اللآتي أهدين إلى والي بلاد العراق الحجاج بن يوسف الثقفي (ت: ٩٥هـ/ ٧١٤م) من قبل ملك سيلان[١] في العصر الأموي، وكن على دين الإسلام، وما نالهن من هؤلاء القراصنة، حتى أن استغاثت احدهن بالحجاج، وصيحتها قد وصلت إليه من قبل بعض من شهدوا هذه الحادثة المؤلمة، وأثارت هذه الصيحة الحجاج بن يوسف الثقفي الذي بعث لواليه على تلك البلاد بضرورة الخروج لمثل هؤلاء والقضاء عليهم، مقابل أعمالهم التي لم يكن يرضى بها شرعاً ولا دين، على الرغم من قوتهم التي عرفوا بها في ذلك الوقت[٢].

---

[١] سيلان: جزيرة عظيمة بين الصين والهند، بها قرى ومدن كثيرة، وعدة ملوك لا يدين بعضهم لبعض، والبحر عندها يسمى شلاهط، ويجلب منها الأشياء العجيبة، وبها الصندل والسنبل والدارصيني والقرنفل والبقم وسائر العقاقير، وقد يوجد من العقاقير ما لا يوجد في غيرها، وقيل: بها معادن الجواهر، وبها كثيرة الخير. القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت: ٦٨٢هـ)، **آثار البلاد وأخبار العباد**، دار صادر، بيروت، (د. ت)، ص ٨٣.

[٢] انظر: البلاذري، **فتوح البلدان**، (٣ / ٥٣٤)؛ البيروني، **الجماهر في معرفة الجواهر**، (١ / ٢١).

وقد أسـهمت حركة الفتوح الإسـلامية في التصـدي لأعمال العديد من هؤلاء القراصـنة لاسـيما في المحيط الهندي وبحر العرب والخليج العربي الذي انتشـرت مراكبهم فيه أثناء الفتح الإسـلامي لبلاد السـند، وأدى القائد المسـلم محمد بن القاسـم الثقفي (ت: ٩٥هـ/ ٧١٤م) دوراً كبيراً في ذلك في أثناء ولاية الحجاج بن يوسـف الثقفي الذي واجه قوى القراصـنة بما لديه من إمكانيات مختلفة وبسـيطة في البحر، وعلى الرغم من وفاة الحجاج إلا أن قادة من الفاتحين أمثال: محمد بن القاسـم الثقفي، وقفوا لمواجهة هؤلاء القراصنة أمثال: قراصنة الزط والميد متصدين لهم خلال تلك المدة الزمنية، مما دفعهم إلى الانقياد لهذا القائد المسـلم بعد وفاة الحجاج، معلنين تعهدهم له بالولاء والطاعة والعمل على سلامة الطرق في البحر والبر(١).

---

(١) أبو عُبيَّة، طه عبد المقصود عبد الحميد، **موجز عن الفتوحات الإسلامية**، دار النشر للجامعات، القاهرة، (د. ت)، ص١٩.

وعلى الرغم من ذلك، استمرت أعمال القرصنة في البحار العربية والإسلامية خلال القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي، ولم توقفها حملات الجيوش الإسلامية التي كانت تخرج بين الحين والأخر لمطاردة سفن مثل هؤلاء، وشهد عصر الخلافة العباسية العديد من التجاوزات البحرية التي ارتكبها القراصنة في حق المسافرين والتجار في المحيط الهندي والبحر الأحمر وغيره، إذ يذكر أنه في سنة ١٤١هـ/ ٧٥٨م انتشرت مراكب قراصنة الميد حول جزيرة قيس[١] خلال ولاية أبو جعفر محمد بن أبي عيينة، حتى أنه لكثرتهم تجنب الخروج إليهم، لعدم الاحتكاك بهم، وخرج إليهم ولده واشتبك معهم، فقتل في جماعة من المسلمين، مما اضطر ابن أبي عيينه إلى الخروج عن المدينة والجزيرة، فهاجمها القراصنة ودمروها تدميراً كبيراً دفع بالمؤرخ خليفة بن خياط[٢] إلى أن يذكر أن خرابها استمر حتى لحظة تدوينه لهذه الأخبار.

---

[١] جزيرة قيس: ويقال لهاكيش، وتقع بحر عُمان بالقرب من مدينة هرمز. ياقوت الحموي، أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله، **معجم البلدان**، ج٢، دار الفكر، بيروت، (د. ت)، ص٩٥.

[٢] **تاريخ خليفة بن خياط**، ص١٢٣.

ومن الملاحظ أن هذه الأعمال التخريبية ونجاحها شجعت هؤلاء القراصنة على الاستمرار في تماديهم على السواحل العربية، فأصبحت سفنهم تجوبها دون خوفاً أو رهبة من أي رد فعل قد تقوم به الخلافة الإسلامية التي كانت مشغولة بصراعاتها الداخلية والخارجية، حتى اشتدت شوكتهم خلال السنوات التالية: سنة ١٤٨هـ/ ٧٦٥م، وسنة ١٤٩هـ/ ٧٦٦م، وسنة ١٥١هـ/ ٧٦٨م، وفيها دخل الميد الخليج العربي، فأتوا دجلة، ووصلوا إلى البصرة، وتعمقوا فيها[١]، بحكم أهمية هذه المنطقة في الخليج العربي، وما كانت تمر عبرها من سفن تجارية قادمة من الهند أو الصين أو شرق أفريقيا وغيرها والعكس[٢].

---

[١] ابن خياط، **تاريخ خليفة بن خياط**، ص١٢٥.

[٢] الربيعي، عماد هادي علو، **القوى البحرية والتجارة في الخليج العربي خلال العصر الإسلامي**، دار الجنان للنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠١٧م، ص١٧ - ٢٤.

وفي سنة ١٥٣هـ/ ٧٧٠م، دخلوا نهر دجلة مرة أخرى، وقتلوا ونهبوا وسبوا، وقد قوبلوا بمواجهة شديدة من قبل أمير المنطقة، مما اضطرهم إلى ركوب بوارجهم والهروب بها بعيداً، بعد أن شعروا بالهزيمة، ويصف خليفة بن خياط[1] ذلك على لسان أحد ممن شهدوا هذه الحادثة، بقوله: ((حدثني نضلة : أنه شهدهم يوم نهر الأمير وقاتلهم وجماعة معه حتى صاروا إلى بوارجهم واستنفذوا ما في أيديهم)).

وقد تكررت هزائم هؤلاء القراصنة في العصر العباسي لاسيما في المحيط الهندي وبلاد السند في عهد والي السند عِمْران بن موسى بن يحيى بن خالد البرمكي (ت نحو ٢٢٦هـ/ ٨٤٠م) الذي غزا الميد إلى مناطقهم في محاولة لكسرهم[2].

---

[1] **تاريخ خليفة بن خياط**، ص١٢٥.

[2] الطالبي، عبد الحي بن فخر الدين بن عبد العلي الحسني (ت: ١٣٤١هـ)، الإعلام بمن في تاريخ الهند من الأعلام المسمى بـ (نزهة الخواطر وبهجة المسامع والنواظر)، دار ابن حزم، بيروت، ١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م، ص٥٦؛ الزركلي، خير الدين بن محمود بن محمد بن علي بن فارس الدمشقي (ت: ١٣٩٦هـ)، الأعلام، ج٥، دار العلم للملايين، ط١٥، (د. ب)، أيار / مايو ٢٠٠٢م، ص٧١.

ويذكر الرحالة الأيطالي اليهودي الرابي ميشـــولام بن مناحم الفولتيري[1] الذي زار مصر في سنة ٨٨٦هـــ/ ١٤٨١م قادماً من بلاده أيطاليا في طريق رحلته إلى القدس بأن المسالك عبر شبه جزيرة سيناء يوجد فيها العديد من الأخطار التي تهدد المســـافر عبر هذه الطرق الصـــحراوية، ومن بين هذه الأخطار الذي ذكرها خطر متجرِّمة البحر، وهم - على ما يبدو - القراصنة القادمون عبر البحر الأحمر أو البحر الأبيض المتوســـط لقطع الطريق على المســـافرين والرحالة والحجاج وغيرهم، مستخدمين مراكب شراعية، ومتسلحين بأسلحة متعددة، ويتميزون بمهارات قتالية مختلفة، علماً بأن السواحل المصرية والشامية خلال العصر الإسلامي تعرضت للكثير من الأخطار التي كان سببها حملات لصوص البحر الذين كانوا يهددون أمن البحر الأبيض المتوسط، ويشكلون خطراً على تجارته التي انتعشت في ذلك الحين[2].

---

[1] Meshullam Ben manahem (١٩٣٠) ,Itinerary of Rabbi meshullam. menahem of ١٤٨١ (ed) Adler,in J T, (London) ,p.١٨٣

[2] سعاد ماهر، **البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية**، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، (د. ت)، ص٧١ وما بعدها.

وعلى أية حال، فقد كانت سواحل جنوب الجزيرة العربية والمحيط الهندي والممتدة من مضيق هرمز وحتى باب المندب والمعروفة بسواحل عُمان واليمن وخليج عدن من أكثر المناطق تضرراً من هؤلاء القراصنة، وبلغ حجم هذا الضرر إلى أن يتجه حكامها إلى اتباع حلول مختلفة لأجل التخلص من هؤلاء القراصنة أوالتخفيف من وجودهم في مناطقهم.

الفصل الثاني

القرصنة البحرية في السواحل العُمانية والمحيط الهندي في العصر الإسلامي

توطئة

ارتبطت عُمان تاريخياً بالعديد من البلدان ذات الثّقل التجاري في العالم، وانفتحت عليها بحكم موقعها الاستراتيجي الهام على المحيط الهندي وبحر العرب، وتُعدُّ بلاد الهند والسواحل الشرقية لأفريقيا من أهم تلك البلدان التي انفتحت عليها عُمان، وتواصلت معها، بدعم من حُكّامها وتُجّارها، بحكم التقارب الجغرافي، ولِمَا جمع بينهم من علاقات تجارية تاريخية قديمة وأصيلة، وقد مثّل الأمن في مياه المحيط الهندي من أهم العوامل التي أدَّت إلى استمرار ذلك التواصل، وزيادة التبادل التجاري بينهما، إلاّ أنَّ أكثر ما كان يُعكّر صفو تلك العلاقات، ويؤدي إلى انقطاعها وتوقفها في أوقات مختلفة من التاريخ انتشار بعض السفن الغريبة التي كانت تجوب المحيط الهندي وبحر العرب وتهاجم مراكب التجار العُمانيين والهنود وغيرهم، إذ كان هؤلاء القراصنة الذين اختلفت المصادر في تحديد مواطنهم يهاجمون سفن التجار والحُجَّاج، ويقومون بنهب ركابها، أو الدخول معهم في معارك شديدة، في حالة رفضهم تسليم ما معهم من أموال وبضائع، مما أثار الفزع بينهم ودفعهم إلى إيقاف رحلاتهم التجارية إلى الهند والعكس، خوفاً مما قد يتعرضوا له من أخطار في عرض البحر.

لقد كانت القرصنة من الظواهر التي أقلقت حُكَّام المنطقة عامة، وبلاد عُمان خاصة، وأثارت حفيظتهم، لِمَا ترتب عليها من نتائج سلبية انعكست على التجارة، وتسببت في ركودها وانقطاعها في أوقات معينة، وهو ما دفع بحكام عُمان في العصر الإسلامي إلى البحث عن حلول مختلفة للحد من هذه الظاهرة الخطيرة في المحيط الهندي وبحر العرب، فسعوا للوقوف أمامها ومحاربتها بطرق مختلفة في محاولة للقضاء عليها أو التخفيف من حِدَّتها.

المبحث الأول أهمية المحيط الهندي بالنسبة لبلاد عُمان

عُرف المحيط الهندي عبر العصور بأنَّه همزة الوصل التي ربطت سواحل بلاد عُمان بغيرها من البلاد الأخرى وعلى رأسها الهند والصين وغيرها[1]، وسواحل جنوب الجزيرة العربية الغربية إلى عدن،

(1) سليمان التاجر (ت: ٢٣٧هـ/ ٨٥١م)، **عجائب الدنيا وقياس البلدان**، دراسة وتحقيق: د. سيف شاهين المريخي، ط١، مركز زايد للتراث والتاريخ، العين، ١٤٢٦هـ/ ٢٠٠٥م، ص٣٦ - ٣٨.

ثم إلى سواحل شرق أفريقيا عبر عدن إلى مقديشو[١] وممباسا[٢] حتى سفالة[٣] في موزمبيق[٤] أو جزيرة قنبلو (مدغشقر)[٥] وغيرها[٦]، كما عُرف هذا المحيط بمساحته الشاسعة، وامتداده الواسع، وانفتاح العديد من البلدان والشعوب على مياهه، لاسيما من ذوي الحضارات العريقة والسمعة التجارية الرفيعة والطيبة،

---

[١] مقديشو: مدينة على ساحل البحر، أول بلاد الزنج في جنوب اليمن في برّ البربر. ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت، **معجم البلدان،** ج٥، دار صادر، بيروت، ص١٧٣؛ القزويني، **آثار البلاد وأخبار العباد،** ص٦٢. وهي عاصمة دولة الصومال.

[٢] ممباسا: ذكر ابن بطوطة باسم منبسي، ووصفها بأنها جزية كبيرة، وبها أشجار الموز والليمون والأترج، وأهلها شافعية المذهب. تحفة النظار، ج١، ص٢٦٥. من أكبر مدن كينيا الساحلية على المحيط الهندي، وتعد الميناء الرئيس لها.

[٣] سفالة: أرض واسعة في أفريقيا من بلاد الزنج الشرقية، تمتاز بجبالها ومعادنها المتنوعة التي كانت هدف تجار الهند وغيرهم ممن يفدون عليها. ابن الوردي، سراج الدين أبو حفص عمر بن المظفر (ت: ٨٥٢هـ/ ١٤٤٨م)، خريدة **العجائب وفريدة الغرائب،** تحقيق: أنور محمود زناتي، مكتبة الثقافة الإسلامية، ط١، القاهرة، ١٤٢٨هـ/ ٢٠٠٨م، ص١٤٢ - ١٤٣.

[٤] موزمبيق: أقليم في جنوب شرق أفريقيا. شرف، عبد العزيز طريح، **المقدمات في الجغرافيا الطبيعية،** مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، (د. ت)، ص١٩٤، ٢٣٠.

[٥] مدغشقر: دولة وجزيرة في المحيط الهندي على بعد (٣٨٥ كم) جنوب شرق الساحل الأفريقي، وتعد من أكبر الجزر المكونة لهذه البلد ورابعة كبريات جزر العالم من حيث المساحة، وتمتاز بخيراتها الزراعية التي تعد من أهم مقوماتها الاقتصادية. مصطفى أحمد أحمد وحسام الدين إبراهيم عثمان، **الموسوعة الجغرافية،** ج١، دار العلوم للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م، ص٧١.

[٦] مجموعة عُمان وتاريخها البحري، ط٢، (د. ن)، (د. ب)، ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٢م، ص٩٣ – ٩٤؛ نقولا زيادة، **الجغرافيا والرحلات،** دار الكتاب اللبناني المصري، (د. ب)، ١٩٨٧م، ص٢٢٧؛ الخيرو، رمزية عبد الوهاب، **تجارة الخليج العربي وآثارها في الحياة الاقتصادية،** ط١، دار الشؤون الثقافية العامة، وزارة الثقافة والإعلام العراقية، بغداد، ١٩٧٨م، ص٨٦.

ومن الملاحظ أن نجاح معظم شـــعوب المنطقة المحيطة بالمحيط الهندي تجارياً بما فيها عُمان وغيرها جاءت نتيجة للمقومات الاقتصـــادية والتجارية التي امتلكتها هذه البلدان، والمنتجات النباتية والصـــناعية، والمعادن الثمينة من جواهر وغيرها التي اشتهرت بها أراضيها[1]، ولموقعها الهام المُطل على المحيط الهندي، فضلاً عن عِلْم العُمانيين وغيرهم من عرب جنوب الجزيرة العربية - منذ العصور القديمة - بمسالك هذا المحيط، وطُرُقِه، ومواســمه، وســر اتجاه رياحه الموســمية، وأخطاره الملاحية وغيرها من الأمور التي لا بدَّ على كل ملاح أن يكون على عِلْمٍ بها قبل خوضــه لأي محاولة إبحار، وهي أمور كانت تجهلها منذ القدم العديد من الشعوب ذات الحضارات العريقة مثل اليونان والرومان في بداية عهدهم[2].

---

[1] الجاحظ، أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب الكناني الليثي (ت: ٢٥٥هـــ/ ٨٦٨م)، **التبصرة بالتجارة في وصــف ما يســتظرف في البلدان من الأمتعة الرفيعة والأعلاق النفيســة والجواهر الثمينة**، تحقيق: حسن حسني عبد الوهاب التونسي، ط٣، مكتبة الخانجي، القاهرة، ١٤١٤هـــ/ ١٩٩٤م، ص٣٢؛ شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيــط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١ - ٩٠٤هـ/ ٦٦١ - ١٤٩٨م)**، سلسلة عالم المعرفة، العدد (١٥١)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٩٠م، ص٥، ٦.

[2] أنور عبد العليم، **الملاحة وعلوم البحار عند العرب**، سلسلة عالم المعرفة، العدد (١٣)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٧٩م، ص١٨.

وقد دفعت أهمية هذا المحيط الجُغرافيِّين العرب إلى أن يطلقون عليه تسـميات مختلفة تدل على عظمته بالنسبة لهم، وأهميته لحياتهم ومعاشهم، فسموه: بـ (البحر الأعظم)، كما راحوا يسمونه بأسماء بعض البلدان التي طلَّت على سواحله مثل بحر الصـين، وبحر الهند وغيره[1]، وقد تفرَّع عن المحيط الهندي العديد من البحار والخلجان أعظمها (الخليج العربي) الذي تقع على شـرقيه أرض مكران من بلاد فارس، وعلى غربيه أرض عُمان من بلاد العرب[2]- موضوع دراستنا هذه -.

---

(1) انظر: الاصطخري، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت: ٣٤٦هـ/ ٩٦٧م)، **المسالك والممالك**، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، (د. ت)، ص٥، ١٦؛ ابن المنجم، إسحاق بن الحسين (ت. ق: ٤هـ/ ١٠م)، آكام المرجان في ذكر المدائن المشهورة في كل مكان، ط١، عالم الكتب، بيروت، ١٤٠٨هـ، ص٤٧؛ مؤلف مجهول (ت. بعد: ٣٧٢هـ/ ٩٨٢م)، حدود العالم من المشرق إلى المغرب، محقق ومترجم الكتاب (عن الفارسية): السيد يوسف الهادي، الدار الثقافية للنشـر، القاهرة، ١٤٢٣ه، ص٢٥؛ أبو الفداء، عماد الدين إسـماعيل بن محمد بن عمر (ت: ٧٣٢ه/ ١٣٣١م)، **تقويم البلدان**، مطبعة دار الطباعة السلطانية، باريس، ١٨٤٠م، ص٢٠.

(2) شهاب،حسن صالح، **البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي قبل القرن السادس عشر الميلادي، دراسة وتحليل لنصوص من قبل مؤلفات البحارة العرب**، ط١، وزارة التراث القومي والثقافة، عُمان، ١٤١٥ه/ ١٩٩٤م، ص٢١.

وعلى الرغم مما وصف به هذا المحيط من أوصاف تدخل الرهبة والخوف في قلوب كل من يحاول ركوبه، - كقول المسعودي[1] عنه: ((ليس في المعمورة أعظم من هذا البحر))، وقوله أيضاً: ((وموجه عظيم كالجبال الشواهق)).

وقول البكري[2] عنه: ((ويخرج من هذا بحر الهند خليج يتّصل بأرض الحبشة والزّنج يسمّى البربري، طوله خمسمائة ميل وعرضه مائة ميل، وليس في البحار أهول من هذا الخليج، وموجه أعمى لا ينكسر، ولا يظهر منه زبد ككسر أمواج سائر البحار، يرتفع موجه ارتفاع الجبال الشواهق ثمّ ينخفض كأخفض ما يكون من الأودية)).

---

(1) أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت: ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م)، **مروج الذهب ومعادن الجوهر**، ج١، تحقيق: محمد محيى الدين عبدالحميد، ط٥، دار الفكر، بيروت، ١٣٩٣هـ/ ١٩٧٣م، ص١٢٢.

(2) البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد الأندلسي (ت: ٤٨٧هـ/ ١٠٩٤م)، **المسالك والممالك**، ج١، دار الغرب الإسلامي، (د. ب)، ١٩٩٢م، ص١٩٥.

فضــلاً عن وصــف موجه بالمجنون لارتفاعه كالجبال في حالة المدّ، وانخفاضــه أكثر مما هو متعارف عليه في حالة انحساره -، فقد كان للبحَّارة العرب شرف خوض غمار الإبحار فيه على مَرّ العصــور، وعلى وجه الخصــوص (عرب الأزد) من أهل عُمان الذين أبحروا فيه، وركبوا أمواجه ليتعمَّقوا في بحاره وخلجانه، ليصلوا إلى بلاد وشعوب بعيدة في شبه القارة الهندية وأفريقيا وغيرها من البلاد البعيدة[١].

إن من أكثر مـا ميَّز المحيط الهنـدي عن غيره من محيطـات العـالم هو تشـــعبـه وتفرعـه إلى بحـار وخلجـان انـدرجـت جميعهـا تحـت مســـمى المحيط الهنـدي، وعلـى الرغم من توســع هذا المحيط إلاّ أنَّه لم يكن مجهولاً للعرب كغيره من محيطات العالم المشهورة مثل المحيط الأطلسي الذي عرف قديماً: بـ (بحر الظلمات)[٢]،

---

[١] شهاب، **البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي**، ص٢٣.

[٢] العزيزي، الحســن بن أحمد المهلبي (ت: ٣٨٠هـــــ/ ٩٩٠م)، **الكتاب العزيزي أو المســالك والممالك**، جمعه وعلق عليه ووضـع حواشـيه: تيسـير خلف، د. ب، د. ت، ص٥٧؛ الادريســي، محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحسني الطالبي (ت: ٥٦٠هــ/ ١١٦٤م)، **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**، ج١، ط١، عالم الكتب، بيروت، ١٤٠٩هـــــ، ص٩٣؛ شـــوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٥.

وقد نتعجب من القدرات العربية الملاحية لاسيَّما العُمانيَّة التي تعمقت في هذا المحيط منذ قديم الزمن، مع ما وصُف به من مخاطر وأمواج، وجُزُر بعيدة، سكنتها شعوب وقبائل وصف بعضها بالهمجية والوحشية، وما دار حوله من قصص وأساطير[١]، وسواحل وبلاد كثيرة مجهولة - بالنسبة لهم - ورد ذكرها في مصادر تاريخية وجغرافية التي قسَّمت المحيط الهندي إلى بحار عديدة، مشهورة ومعروفة نسبت أكثرها إلى المناطق والبلدان التي تَطِلُّ عليه[٢] - مثلما ذكرنا سابقاً -، بما فيها بحر عُمان وبحر العرب الذي تَطِلُّ عليهما بلاد عُمان من الناحية الجنوبية؛ لتداخلهما مع المحيط الهندي من جهة الجنوب[٣].

[١] بزرك بن شهريار الناخذاة الرام هرمزي، **عجائب الهند بره وبحره وجزايره**، تحقيق: عبد الله محمد الحبشي، إصدارات المجمع الثقافي، أبو ظبي، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠٠م، ص٨٦.

[٢] عن هذه البحار التي تفرعت عن المحيط الهندي انظر: شهاب، **البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي**، ص٢١ - ٣٢.

[٣] **عُمان في التاريخ**، دار أميل للنشر المحدودة، لندن، ١٩٩٥م، ص١٦.

وإذا ما نظرنا إلى موقع بلاد عُمان فإننا نجد بأنها تقع في أقصى الجنوب الشرقي لشبه الجزيرة العربية[١]، وهي محاطة بالصحاري التي تلفُّهَا من معظم الجهات؛ فمن الناحية الغربية والشمالية الغربية تتداخل أراضيها مع رمال الرُّبع الخالي، فيفصلها عن حضرموت رمال الأحقاف المتصلة بالرُّبع الخالي، ويفصلها عن البحرين وقطر رمال بينونة، أما أطرافها الشمالية فتمتد إلى مسندم على ساحل مضيق هرمز[٢]، في حين تطل جنوباً على خليج عُمان ثمَّ البحر العربي الذي يتصل بالمحيط الهندي[٣]، وقد أعطاها هذا الموقع الحق بالتحكم بمضيق هرمز من الناحية الجنوبية، وهيَّأ لها الظروف المناسبة للتواصل عبر مياه المحيط الهندي بالشرق الأقصى لاسيَّما ببلدان جنوب شرق آسيا والهند والصين[٤].

---

[١] الجوهري، يسري وآخرون، **دراسات في جغرافية العالم الإسلامي**، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، ١٩٧٩م، ص٢٠٩.

[٢] **مضيق هرمز:** وهو المضيق أو الممر المائي الوحيد الذي يصل الخليج العربي بالبحر العربي والمحيط الهندي. **عُمان في التاريخ**، ص١٦.

[٣] **عُمان في التاريخ**، ص١٥ - ١٦.

[٤] ابن الفقيه الهمداني، أبو بكر أحمد بن محمد (ت: ٢٩٠هـ/ ٩٠٢م)، **مختصر كتاب البلدان**، ط١، دار إحيا التراث العربي، بيروت، ١٤٠٨هـ/ ١٩٨٨م، ص١٤ - ١٥.

علماً بأنه كان هناك صعوبة في التواصل البري بينها وبين المناطق المجاورة لها من جهة الشمال والشمال الغربي مثل البحرين واليمن؛ لكثرة القفار والصحاري بينهما، وقلة عدد السكان في هذه المناطق، وهو ما شجَّع العُمانيين على أن يسلكوا الطريق البحري عبر المحيط الهندي وبحر العرب ليكونوا على تواصل دائم مع العالم الخارجي[١].

ومن هنا يمكن القول، بأن (المحيط الهندي) هو أكثر ما ميَّز عُمان عن غيرها من البلاد الأخرى، وجعلها معروفة لدى شعوب اشتهرت بأصالة حضارتها وتاريخها، فضلاً عن موقعها الإستراتيجي الهام - تحديداً - على بحر العرب والمحيط الهندي، وقدرات أهلها وملاحيها في التعامل مع هذا المحيط وركوبه، والوصول عن طريقه إلى مناطق الثقل التجاري في العالم في ذلك الحين مثل الهند وغيرها، ووصول تجار وملاحو هذه البلاد وغيرها إليها عن طريق هذا البحر.

---

[١] **عُمان في التاريخ**، ص١٦.

ومن الملاحظ، أن التواصـــل التـاريخي التجـاري المبـاشـــر الذي كان قائماً بين ســواحل عُمان وغيرها لاســيما مناطق شــبه القارة الهندية - الواقعة في جنوب قارة آســيا[١] - جاء نتيجة لعوامل متعددة، شــجعت على زيادة النشــاط التجاري ويســرته بينهما عبر المحيط الهندي، ومنها:

١- موقع عُمان قُبالة السواحل الغربية للقارة الآسوية، وتحديداً سواحل الهند الغربية، وعدم وجود فـاصـــل بينهما ســـوى مياه المحيط الهندي، وقد ســـاعد ذلك التقارب الجغرافي بينهما إلى أن تُعدَّ الهند الأراضـــي العُمانية بوابتها التجارية التي من خلالها تستطيع أن تصرف منتجاتها إلى الخليج العربي، ومناطق الجزيرة العربية المختلفة.

---

[١] انظر: الزوكـــه، محمد خميس، **آسيا دراسة في الجغرافيا الإقليميـــة**، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٥م، ص٤٩٣.

٢- هجرة العديد من أبناء عُمان وتُجَّارها - عبر المحيط الهندي - إلى الساحل الغربي لشبه القارة الهندية والأفريقية وغيرها، واستقرار بعضهم هناك، وتعميرهم لبعض مناطقها، وموانئها، وارتباطهم بعلاقات اجتماعية مع أهالي تلك المناطق، لاسيَّما بعد زواج عدد منهم من نساء هنديات، عَرَفن نور الإسلام على يد هؤلاء العُمانيون، وقد مهَّدت تلك الصلات الاجتماعية لعلاقات تجارية ناجحة وثقَّت العلاقة بين البلدين، وممَّا يدلل على ذلك انتشار عدد من الجاليات العربية والعُمانية في السواحل الهندية، وفي جزر الملايو، وإندونيسيا وغيرها واستقرارها هناك[١].

٣- انتشار الإسلام في الأراضي الهندية وأقاليمها وغيرها على يد عدد من الدُّعاة والفقهاء العرب، خاصة العُمانيين الذين كثيراً ما كانوا ينتقلون إلى تلك البلاد عبر المحيط الهندي بدافع الدعوة أو التجارة أو البحث عن لقمة العيش[٢]،

[١] الجنحاني، الحبيب، **دور عُمان في نشاط التجارة العالمية خلال العصر الإسلامي الأول**، مجلة المؤرخ العربي، العدد الثاني والعشرون، الأمانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب، بغداد، ١٤٠٢هـ/ ١٩٨٢م، ص١٧.

[٢] ويلسون، أرنولد، **تاريخ الخليج**، ترجمة: محمد أمين عبد الله، مسقط، ١٩٨٥م، ص٣١٤ - ٣٢٣، ٤٠٣.

وعلى ما يبدو أن الصـــفات العالية والأخلاق الرفيعة التي تميَّز بها هؤلاء العُمانيون في الهند وغيرها، وتداخلهم مع أهلها بالسَّــكن والمصـــاهرة والمعاملات التجارية اليومية هي التي جذبت الهنود وشـــجعتهم على إشـــهار إســـلامهم؛ بعد أن وجدوا في هؤلاء العرب: الأمانة، والصـــدق، وحســـن المعاملة، والآداب الرفيعة وغيرها من الصـــفات الأخلاقية التي حثنا ديننا الإســـلامي الحنيف عليها، وقد ســـاعدت كل تلك الأمور على زيادة رغبة الهند في التعامل التجاري مع بلاد عُمان .

٤- حاجة شـــبه القارة الهندية وغيرها لبعض المنتجات الزراعية التي اشـــتهرت بها البلاد العربية لاسيما عُمان، مثل اللُّبان (الكندر) الذي استخدمه الهنود في صناعة البخور، واشـــتهرت به ظفار[١] عبر التاريخ، وكان ينقل منها إلى الهند عبر المحيط الهندي[٢] الذي وصف بأنه الطريق الأول للُّبان[٣]،

---

[١] ظفار: مدينة عظيمة جميلة، محادة لبلاد اليمن، كانت مثلما يذكر المغربي قاعدة بلاد الشـــحر وفرضتها، يجلب إليها خيل العرب ومنها يحمل إلى بلاد الهند. انظـــر: المغربي، ابن سعيـــد، **كتاب الجغرافيا**، تحقيق: إسـماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشـر، بيروت،١٩٧٠م، ص١٠٢؛ فيليبس، وندل، **تاريخ عُمان**، ترجمة: محمد أحمد عبد الله، ط٣، وزارة التراث القومي الثقافي، مسقط، ١٤٠٩هـ/ ١٩٨٩م، ص٢٥.

[٢] **عُمان وتاريخها البحري**، ط٢، مسقط، ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٢م، ص٢٠ - ٢٦.

[٣] الغســاني، عبد القادر، **أرض اللبان في سلطنة عُمان**، حصـاد ندوة الدراسـات العُمانية، المجلد الأول، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط، نوفمبر ١٩٨٠م، ص٢٢٣.

إضافة إلى حاجة الهند إلى الخيول العربية الأصيلة التي كانت تشتهر بها ظفار أيضاً، وكانت تدرُّ أرباحاً كبيرةً على تجَّار الهند الذين كانوا كثيراً ما يستوردونها إلى بلادهم لزيادة الطلب عليها من قِبَل الأهالي[١]، وحاجتهم إلى أنواع اللؤلؤ الذي كان يستخرج من بحر عُمان[٢]، في حين تعود السُّفن العُمانية من الهند محمَّلة بأنواع الأقمشة، والتوابل، والعطور، وخشب النارجيل وغير ذلك من السِّلع والمنتجات الزراعية والصناعية[٣]، ومما يؤكد ذلك الناخذاه بزرك[٤] الذي يقول عن حركة التجارة في المحيط الهندي، وبين البلدين أن السَّفن التجارية كانت تتنقل بين الهند وعُمان محمَّلة بأموالٍ طائلةٍ، وثرواتٍ لا تحصى من المِسْكِ وغيره.

٥- وجود خبرات عربية عُمانية وخليجية كان لها عِلمٌ، ودراية، وإلمام بعلوم البحار المختلفة، وبطرق الملاحة البحرية الآمنة، والرياح الموسمية واتجاهاتها

---

(١) ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٤٦ - ٤٧؛ فيليبس، **تاريخ عُمان**، ص٢٥. وللمزيد من التفاصيل حول بعض السلع التي كانت تصدرها عُمان أو تقوم بدور الوسيط التجاري لها مع باقي دول العالم انظر: **عُمان عبر التاريخ**، ص٣١٧ - ٣١٩.

(٢) الجاحظ، **التبصرة بالتجارة**، ص٣٢.

(٣) هايد.ج، **تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى**، ج٣، ترجمة: أحمد رضا، مراجعة: عز الدين خودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤م، ص٣٧٤. وانظر: الجنحاني، **دور عُمان في نشاط التجارة العالمية**، ص٢٢ - ٢٧.

(٤) **عجائب الهند**، ص١٠٨.

وتقلباتها في المحيط الهندي بين الهند وعُمان، فضـــلاً عن معرفة هؤلاء لأوقات هطول الأمطار الشديدة في البحر، وحدوث الزَّوابع والأعاصير وأثرها على الملاحة، ومتى يكون البحر هادئاً، ومتى يكون هائجاً، وفنون عِلمِ الفلك، وقد سهَّل وجود هؤلاء الرَّبابنة والبحَّارة زيادة حركة السفن المسافرة من الموانئ العُمانية إلى الموانئ الهندية والعكس، وزيادة احتكاك العرب بغيرهم، والاســتفادة منهم ومن خبراتهم الملاحية في البحر[١].

٦- قيام العديد من المدن الســاحلية، وإنشـــاء الموانئ الحيوية المتميِّزة فيها، المُهيَّأة للإرساء والإبحار، والمتوافر فيها كل ما يحتاج إليه البحَّارة والتجار والمسافرون من مُؤَنٍ مختلفة - أغذية ومياه شـــرب وأدوات لإصـــلاح الســـفن وغير ذلك - في كِلاَ البلدين، ممَّا سهَّل عملية التفريغ والشحن للسفن التي كانت تصل إليها بشكل دائم عبر المحيط الهندي[٢].

---

[١] المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص٢٤٣؛ الطابور، عبد الله علي، **جلفار عبر التاريخ**، ط١، دبي، ١٩٩٨م، ص٢١٢ – ٢١٣؛ **عُمان في التاريخ**، ص٣٢٦ – ٣٢٧.

[٢] سفرين، تيم، **الدور الذي ساهمت به عُمان في طريق الحرير البحرية، العوامل البشرية والتجارية والملاحية التي ساعدت على تحقيق هذا الانجاز البحري الكبير**، حصاد الندوة الدولية لطرق الحرير بجامعة السلطان قابوس الفترة من ٢٠ إلى ٢١ / ١١ سنة ١٩٩٠م، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط، ١٤١٢هـ/ ١٩٩١م، ص١٠٨ - ١١٣.

وقد كان ازدهار هذه المناطق السبب المباشر لاكتشاف طرق ملاحية جديد في كلاً من المحيط الهندي وبحر العرب وبحر عُمان، ومن أقدم هذه المدن والموانئ العُمانية المطلّة على البحار المذكورة، التي سهَّل أنشأها التبادل التجاري بين عُمان والهند: ميناء سمهرم[١]، وظفار، وقلهات[٢]، وصحار[٣]، ومسقط[٤] وغيرها[٥]،

---

[١] سمهرم: يعرف أيضاً بخوروري، وهو من الموانئ المعروفة التابعة لظفار، وكان مركزاً أدارياً لمنطقة اللبان، وميناء رئيسي لتصديره وغيره من السلع. الغساني، **أرض اللبان في سلطنة عُمان**، ص٢٤٥ – ٢٤٦.

[٢] قلهات: مدينة عُمانية تقع على ساحل البحر، وإليها ترفا سفن الهند، وتعد من أشهر مدن عُمان وأحسنها، عامرة أهلة بالسكان، وهي فرضة بلاد عُمان على المحيط الهندي وبحر العرب. ياقوت الحموي، **معجم البلدان**، ج٤، ص٣٩٣.

[٣] صحار: من أعمر مدن عُمان التي تطل على خليج عُمان، وأكثرها مالاً، لما كان بها من التجار والتجارة. ابن حوقل، **صورة الأرض**، ص٤٤ وما بعدها.

[٤] مسقط: مدينة عُمانية ساحلية تقع بين جبلين، في أخر بلاد عُمان من جهة الشرق، وترسو فيها السفن، لتستقي من أبارها العذبة. انظر: ابن السيرافي، أبو زيد الحسن، **أخبار الهند والصين**، باريس، ١٨٤٥م، ص١٥-١٦؛ الحميري، **الروض المعطار في خبر الأقطار**، تحقيق: إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٨٤م، ص٥٥٩.

[٥] للمزيد من التفاصيل عن هذه المدن الساحلية والموانئ التي قامت على سواحل عُمان عبر التاريخ انظر: **عُمان وتاريخها البحري**، ص٢٠ - ٣٠؛ **عُمان عبر التاريخ**، ص١٦ - ٣٤.

أما الموانئ ذات الأهمية التجارية التي عمرت على الساحل الغربي للهند فيذكر هايد[١] أن عددها بلغ رقماً قياسياً كبير في العصر المذكور، ويُعيد ذلك إلى أسباب مختلفة، منها:

أ- تقسيم أقاليم الهند بين عدد لا حصر له من صغار الأمراء الذين يريد كلٌ منهم أن يسهم بنصيب في التجارة العالمية.

ب- المنافسة الشديدة بين التجار الوطنيين والمستوطنين العرب بما فيهم العُمانيون الذين تضاعف عددهم، وزاد على كل تقدير متوقع.

ج- تخصص كل إقليم بمحصولات طبيعية معينة لها رواجها، ومطلوبة عالمياً، ففي الشمال كانت المنتجات السائدة هي خيوط الغَزْلِ والمنسوجات، وكان ميناء كمباي في شمال الهند يغمر بها العالم الإسلامي كله تقريباً، وفي الوسط يصدّر إقليم كنارا الأرز المشهور والسكر،

---

[١] **تاريخ التجارة في الشرق الأدنى**، ص٣٧٤.

وفي الجنوب يزود إقليم ملبار التجار العرب بمحصـولين مطلوبين بشـدة هما: الفلفل والزنجبيل، كما كانت جزيرة سـرنديب في الطرف الجنوبي من شـبه القارة الهندية تصـدّر محصـول القرفة[١]، وكان يأتى من ديميريكا في جنوب الهند، وباريجازا بالكتان والزيت والحبوب إلى عُمان ويتم تفريغه في موانئها[٢].

٧- توافر أنواع وأشـكال وسـائل النقل والمواصـلات العُمانية والهندية البحرية التي كانت تجوب مياه المحيط الهندي ذهاباً وإياباً، لنقل وتفريغ وشـحن البضـائع التجارية المختلفة بين البلدين، وتجدر الإشـارة إلى أن العُمانيين قد برعوا في بناء السُّـفن وقوارب الصيد منذ فجر التاريخ؛ لِمَا كان لهم من خبرات وأيادي عامله تفنَّنت في هذا الجانب[٣]، فضـلاً عن وجود المواد الخام المسـتوردة من جُزُر الهند المختلفة التي تستخدم في ذلك من أخشاب، وخيوط استعملها العرب

---

[١] هايد، **تاريخ التجارة في الشرق الأدنى**، ص٣٧٤.

[٢] **عُمان وتاريخها البحري**، ص٢٦.

[٣] عن أنواع هذه السفـن والقوارب العُمانية والهنديـة التي استعملـت في المحيط الهندي، انظر:
- ماركـو بولو، **رحلات ماركو بولـو**، ج٣، ص١١ - ١٤؛ **عُمان وتاريخها البحري**، ص٣٣٨ - ٣٥٢؛ شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية**، ص٩٤ - ١١١.

بدلاً عن المسامير في ربط ألواح السفن[1]، ولحاجتهم الماسة إلى هذه السفن وقوارب الصيد لتوفير لقمة العيش لهم ولأبنائهم، والتواصل مع العالم الخارجي عبرها، إلاّ أن أكثر ما أبدع فيه العُمانيين هو قدرتهم على صناعة سفن وقوارب ذات أحجام وأشكال مختلفة، لديها القُدرة على حمل أكبر قدر ممكن من البضـــائع والبَشَـــر، ونقلها إلى الموانئ الهندية وغيرها، إضافة إلى قُدرة هذه السفن على الإبحار في أعماق المحيط الهندي، وتحمل أمواجه العاتية[2]، التي وصـــفت بأنها كانت كالجبال الشـــواهق[3]، وتحمل درجة ملوحته العالية التي يصعب على أي إنسان تحملها[4].

خلاصـــة القول، إن المحيط الهندي بكل ما فيه من أخطار شـــكّل حلقة وصـــل؛ ارتبطت بها عُمان مع العالم الخارجي، بعد أن ســـخّر العُمانيُّون كافة إمكانياتهم وقدراتهم لأجل تســـهيل التعامل معه، لأهميته بالنســـبة لهم ولحياتهم ومعيشـــتهم، وعلاقتهم بالشعوب الأخرى، وعلى الرغم من كلّ ما بذله هؤلاء العُمانيون من جهود مضنية لتخفيف مخاطر هذا المحيط

---

(١) ابن السيرافي، **أخبار الهند والصين**، ص٨٧ - ٨٨.

(٢) **عُمان وتاريخها البحري**، ص٣٣٨- ٣٥٢؛ شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية**، ص٩٤ - ١١١.

(٣) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١٢٢.

(٤) ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٧٢.

إلاّ أن هناك خطراً أخر كبيرٌ أقلق العُمانيون كما أقلق كافة حُكَّام وسكان المناطق المُطلة على سواحل هذا المحيط، ويتمثل هذا الخطر في ظهور مجاميع من القراصنة الذين يجوبون مياه المحيط، ويقطعون الطريق على السفن المارة فيه لنهب حمولتها، وإرهاب ركابها من البحَّارة والتجار والمسافرين الذي أرعبتهم هذه الظاهرة، وفرضت عليهم التوقف عن السفر في أوقات اشتدادها، لهذا قبل الحديث عن القرصنة، وكيفية تطورها في سواحل عُمان والمحيط الهندي في العصر الإسلامي، وأثرها على أهالي عُمان والمنطقة، وكيفية محاربتها، لا بدَّ أولاً من البحث عن الأسباب المُحتملة التي أدت إلى انتشار وتنامي هذه الظاهرة، في سواحل عُمان ومياه المحيط الهندي.

المبحث الثاني أسباب انتشار القرصنة في السواحل العُمانية والمحيط الهندي

كانت القرصنة البحرية من المشكلات التي بُليت بها مياه المحيط الهندي والبلاد الواقعة على سواحلها مثل سواحل عُمان والهند والسواحل اليمنية والأفريقية منذ أمدٍ بعيد، وقد انعكس اشتداد هذه الظاهرة - في أوقات محددة - على حركة التجارة، فكانت سبباً في ركودها، ومن الملاحظ من خلال دراستنا لحركة الملاحة النشطة في المحيط الهندي، وما اتصل به من بحار خلال العصر الإسلامي، مثل بحر العرب والخليج العربي؛ أن القراصنة وجدوا في مياه هذا المحيط المفتوحة والطويلة، وفي المراكب المُحمَّلة بأنواع البضائع المسافرة عبره من عُمان إلى الهند وأفريقيا والعكس خير وسيلة للعيش بعد مهاجمتها وسلب ما فيها من بضائع وأموال، وقد كلَّفت أفعال القراصنة المتهورة حكام بلاد عُمان وتجَّارها الأموال الكثيرة، ونشرت بينهم عدم الاطمئنان عن كل سفينة يشحنوها إلى الخارج،

أو يرسلون في طلبها من الموانئ التجارية الكبرى في الهند والصين وغيرها، وهو ما دفع بالحُكَّام - ليس على مستوى عُمان والهند بل على مستوى البُلدان المتضررة - إلى ضرورة إيجاد حلول لمن يقطعون الطريق على السفن لردعهم عمَّا يفعلونه من أعمال قد يتضرر منها اقتصاد هذه البلدان.

ومما لا شك فيه، أن هناك العديد من الأسباب التي تجمَّعت وساعدت على انتشار ظاهرة القرصنة في المحيط الهندي في العصر الإسلامي، علماً بأنَّ عمليات السَّطو على السفن قد انتشرت على مستوى سواحل العالم في ذلك الحين، بما فيها السواحل العُمانية التي كانت موانئها موقع لتفريغ وشحن السفن، وطريق للمراكب التجارية المسافرة من الهند إلى باقي مناطق وموانئ الجزيرة العربية والعالم والعكس، وهذا ما لاحظناه من خلال بعض الإشارات التي أوردتها بعض الكتب التي بين أيدينا[١].

---

[١] **عُمان في التاريخ**، ص٣١٧ - ٣١٩.

ولهذا، ومن خلال دراستنا لهذه الظاهرة وتحديداً في العصر الإسلامي نجد أن هناك العديد من العوامل التي كانت سبباً رئيساً في معاناة عُمان والبلاد الأخرى المُطلَّة أراضيها على المحيط الهندي من القرصنة، وليس معنى هذا أنه لم يكن هناك قطعاً للطريق في هذا المحيط قبل ذلك؛ بل على العكس، فقد كانت هناك حالات سطوٍ تعرَّضت لها بعض السفن، كما كانت هناك جماعات عاشت على ذلك؛ ولكنها حالات نادرة - على ما يبدو-، لهذا لم تدوِّن المصادر التاريخية إلاّ الشهيرة منها[1]، لانشغالها بتدوين أحداث أكثر أهمية بالنسبة لها مثل الأحداث السياسية التي شغلت الناس أكثر من غيرها.

وعلى أية حال، فإنه من خلال دراستنا لِمَا جاء في المصادر نجد أن من كان يقوم بأعمال قطع الطريق، والسطو على السفن المارة في المحيط الهندي والمتجهة إلى سواحل عُمان والعكس هم أفراد قَدِمُوا من البلدان القريبة أو المجاورة لعُمان،

---

(1) السيابي، سالم بن حمود بن شامس، **عُمان عبر التاريخ**، المطبعة الشرقية، مسقط، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠١م، ص٧١، ٩٦.

ولم يكونوا من العُمانيين أنفسهم أو من غيرهم من العرب المسلمين، ويبدو أن معظمهم كانوا من سكان البلدان الساحلية التي ارتبطت مع عُمان بعلاقات تجارية مثل: الهند، لمعرفتهم بخطوط التجارة البحرية، وموعد خروج السفن، وعدد بحارتها، وما تحمله من أموال، وهو ما تؤكده المصادر التاريخية التي دوُّنت لهذه الحقبة[١]، ولا يعني هذا أنه لم يكن هناك قراصنة مسلمين وعرب وعُمانيين، ولكن قد يكونوا قليلين مقارنة بغيرهم[٢]، لأسباب مختلفة منها: خوفهم من الله (ﷻ)، وإيمانهم بما جاء به الدين الإسلامي الحنيف حول تحريم قطع الطريق على المسلمين، وإشاعة الرعب بينهم، إضافة إلى الجانب الأخلاقي الذي تحلى به عرب الجزيرة بعد الإسلام، وكان رادعاً قوياً منعهم من أخذ حقوق الناس بغير حقٍّ، فضلاً عن قوة الدولة العُمانية في بعض الأوقات، والتشديد في عقابها لكل من تسوّل له نفسه التفكير في قطع الطريق على الآمنين من الناس في البر أو البحر، وقد تجمَّعت كل تلك الأسباب لتكون رادعاً للعرب عامة، والعُمانيون خاصة

---

(١) ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص١٦٨، ٦٢٠ - ٦٢١.

(٢) السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٧١، ٩٦.

ممن كانت تراودهم فكرة قطع الطريق على السفن ونهبها، ومن هنا يمكن حصر الأسباب التي أدت إلى انتشار القرصنة البحرية بين سواحل عُمان وسواحل شبه القارة الهندية وغيرها في المحيط الهندي في المدة المذكورة في الآتي:

١- الأوضاع المعيشية الصعبة التي كان يعيشها أهالي بعض المناطق الساحلية والجُزُر الواقعة على شريط الساحل الغربي للهند المواجه لسواحل عُمان، لدرجة يتحوَّل فيها بعض الصيادين الفقراء إلى لصوص، بعد أن يعجزوا عن العيش من وراء حِرْفَة الصيد في البحر، ولا يجدوا بديلاً إلى ذلك إلاّ بقطع الطريق على السفن، لخبرتهم في التعامل مع البحر، والتعمق في مياهه، والترصد للسفن المارة فيه، وأكثر ما يؤكد ما ذهبنا إليه الإشارات التي أوردها الرحالة العرب والأجانب الذين وصلوا إلى هذه المناطق والجُزُر[١]، وراحوا يوصفون لنا حال بعض سكانها وحياة التخلف والهمجية التي يعيشونها، والتي شبَّهوها بحياة البهائم، ومن الملاحظ أن مناطقهم هذه كانت بيئة خصبة لتنامي ظهور القرصنة هناك، على الرغم من الخير الزراعي الوفير، والمعادن النفيسة التي تميَّزت بها بعض جبالهم وأراضيهم

---

[١] ابن السيرافي، **أخبار الهند والصين**، ص١٠، ٢٢؛ ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٣٠، ٣٣ - ٣٤، ٣٩، ٤٠، ٦٩، ٧٠ - ٧١، ٧٢ - ٧٣.

، وعدم استغلالهم لها، للعيش منها بنعيم بدلاً من الاتجاه إلى السرقة وقطع الطريق على المارة في عرض البحر، وتعريض أنفسهم وغيرهم لخطر القتل أو الغَرَق، في حين دفعت الأوضاع المعيشية الصعبة أهالي بعض المدن الهندية إلى الاحتيال والسرقة في داخل مدنهم، وقد جُوبهت هذه الأعمال بالعقاب الشديد من قبل حُكامها الذي سنُّوا حُكم الإعدام بأبشع الطرق لكل من تسوّل له نفسه سرقة أحد سكان أو بيوت هذه المدن، كما فرضوا غرامة مالية عظيمة على أي شخص يثبت شرائه لأي شيئاً مسروق وهو يعلم بذلك[1]، ويبدو أن هذا التشديد مع الفقر المدقع الذي كانت تعيشه بعض شرائح المجتمع الهندي دفع بعض هؤلاء إلى مزاولة السرقة، ولكن بعيداً عن أعين الحكام فاتجه معظمهم إلى البحر هروباً من عقاب الدولة والحكام الشديد، وزاولوا القرصنة وقطع الطريق هناك، وعاشوا مما كانوا يحصلون عليه من السفن المنهوبة.

---

[1] ابن السيرافي، **أخبار الهند والصين**، ص٢٥ ــ ٢٦، ٥٤؛ بزرك، **عجائب الهند**، ص١٥٢.

٢- ازدهار حركة النقل البحري في المحيط الهندي بين الموانئ العُمانية والموانئ الهندية وغيرها، وذلك بموجب رحلات منتظمة كانت تقوم بها المراكب التجارية الهندية نحو سواحل عُمان وغيرها من البلاد العربية والعكس، وعلى ما يبدو أن انتعاش حركة التجارة البحرية، وكثرة حركة المراكب المُحمَّلة بأنواع البضائع من مواد غذائية وبهارات وعطور وأخشاب وأقمشة وملابس وخيول وجواهر ومعادن ثمينة ورقيق وأموال وغيرها جعلت هذه الطريق محل أنظار المتربصين من السُّراق وقطاعي الطرق من القراصنة الذي وجدوا في البسط على ما تحمله هذه السفن من غالٍ ونفيس فرصة للعيش الرغد لهم ولأبنائهم، لهذا صارت سفنهم تجوب البحار العُمانية والهندية وغيرها بحثاً عن هذه المراكب لمهاجمتها، واغتنام ما فيها من أموال[١].

---

[١] **عُمان وتاريخها البحري**، ص٣٢.

٣- ضعف الإجراءات الأمنية في السواحل العُمانية خلال حكم بعض الأئمة العُمانيين، وفشلهم في تأمين السلامة للمراكب المسافرة من، وإلى عُمان، أو المارَّة عبر سواحلها من الهند وغيرها إلى باقي البلاد العربية، إضافة إلى عجزهم عن مراقبة هذه السواحل لطولها[١]، أو التعمُّق فيها إلى الداخل؛ لعدم امتلاك حكام بعض الدول التي قامت في عُمان خلال العصر الإسلامي لأسطول بحري كبير وقوي مُهيَّأ تهيئة عسكرية، تكون مهمته حماية السواحل والسفن المترددة على السواحل العُمانية من اللُّصوص؛ وإن وجد ولكنه لم يكن قادراً على التعمق في البحار لمطاردة هؤلاء، أو مراقبة الساحل العُماني الطويل؛ وهو ما دفع غيرهم من حُكام بلاد عُمان خلال حقبات مختلفة من تاريخها الإسلامي إلى التركيز على هذا الجانب المُهم، وبناء قوات عسكرية بحرية مدربة وقوية، لديها القدرة على ملاحقة سفن القراصنة وطردها، وإحكام قبضتها على السواحل العُمانية والسَّيطرة عليها سيطرة كاملة، - وهذا ما سوف نتحدث عنه بالتفصيل في المحاور القادمة-.

---

[١] تميزت عُمان بطول ساحلها الذي يقدر امتداده بحوالي ٣١٦٥ كيلو متراً، يبدأ من أقصى الجنوب الشرقي حيث بحر العرب ومدخل المحيط الهندي، ويمتد إلى بحر عُمان وحتى ينتهي عند مسندم شمالاً. انظر: **عُمان ٢٠٠٩/ ٢٠١٠م**، إصدار وزارة الإعلام، مسقط، ٢٠١٠م، ص٤٢.

٤- الخلافات الداخلية والصراعات السياسية حول الحكم، مع بعض القوى المعارضة للحُكام كانت من بين الأمور التي شغلت الأئمة في عُمان، وبعض حكام بلاد الهند عن أمور القرصنة، وفتحت المجال أمام هؤلاء القراصنة لزيادة نشاطهم البحري، دون خوف من أي رد فعل قد يقوم به الحُكام أو قواتهم البحرية، المنشغلة في خلافاتها الداخلية، فضلاً عن ضعف بعض الحكام وتهاونهم مع من يقومون بأعمال القرصنة وقطع الطريق على الناس[١]، مما يؤكد لنا أن وجود القرصنة كان مرهوناً بضعف السلطة الحاكمة آنذاك، فعندما ترتخي قبضة الحاكم يعبث القراصنة، وتقوى شوكتهم، وعندما تشتد قبضته يمتنع القراصنة عن العبث في البحر، وأذية الناس فيه.

---

[١] الندوي، محمد إسماعيل، **تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية**، (د. ن)، بيروت، (د. ت)، ص١٦٦.

٥- انتشار الجُزُر المهجورة والمعمورة في مياه المحيط الهندي[١] والخليج العربي[٢]، مما ساعد على أن تكون تلك الجُزُر ملاذاً آمناً للقراصنة، ومكان لتخزين مسروقاتهم، وأوكار لمهاجمة السفن المارة في البحر، وعلى الرغم من عدم إشارة المصادر التي أرخت لعُمان وتاريخها البحري والمحيط الهندي إلى ذلك صراحةً إلاّ أننا استنتجنا ذلك من خلال إشارة كان قد أوردها المؤرخ القلقشندي[٣] في أثناء حديثة عن بعض الجُزُر التي كانت تستعمل كأوكارٍ يتخفَّى فيها قراصنة البحر الأحمر بعد كل عملية سطو يقومون بها، حتى لا يعلم بهم أحد، ولكي يبعدوا الأنظار عنهم وعن سفنهم ونشاطهم.

---

[١] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٨٧.

[٢] ابن حوقل، **صورة الأرض**، ص٥١.

[٣] أبو العباس أحمد بن علي، **صبح الأعشى في صناعة الإنشا**، شرحه وعلق عليه وقابل نصوصه: نبيل خالد الخطيب، ج٣، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٠٧هـ/ ١٩٨٧م، ص٥٢٠، ٥٢٤.

ومن خلال دراستنا للجُزُر المتناثرة في المحيط الهندي والساحل الشرقي للهند، والجُزُر المنتشـرة في بحر العرب والخليج العربي[1] وجدنا بأن بعض تلك الجُزُر المهجور منها والمعمور قد تكون أماكن وأوكار لقراصنة المحيط الهندي، وجدوا فيها ملاذاً أمناً لهم، للتربص بالسفن المارة ومراقبتها والسطو عليها، وتؤكد المصادر التاريخية[2] أن جزيرة سـقطرى[3] الواقعة في المحيط الهندي أو أحد الجزر الأربع التابعة لها، كانت من أهم تلك الجزر التي كانت ملجئ لقراصنة المحيط الهندي الذين وجدوا فيها الملاذ الآمن لهم ولسفنهم وما تحمله من أموال وبضائع منهوبة، إضافة إلى غيرها من الجُزُر التي وجدت في هذا المحيط، وفي الخليج العربي وعلى سواحل بلاد فارس، وشمالاً إلى العراق[4].

---

(1) انظر عن هذه الجزر: شهاب، **البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي**، ص٢١ وما بعدها.

(2) ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص٢٦٨؛ ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٨١.

(3) سُقطرى: جزيرة كبيرة في المحيط الهندي، تبعد حوالي ٣٥٠ كيلو متراً عن قشن في المهرة القريبة من الحدود العُمانية، وتحيط بسقطرى من الغرب والجنوب الغربي عدد من الجزر، منها: عبد الكوري، وسمحة، ودرسة، وسمبوية. المقحفي، إبراهيم أحمد، **معجم البلدان والقبائل اليمنية**، ج١، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، ١٤٢٢هـ/ ٢٠٠٢م، ص٧٩٧.

(4) السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٣٨ - ٣٩.

كما شكل حصن عبّادان الواقع على شط العرب في الخليج العربي وكراً لرجال القراصنة وسفنهم التي كانوا ينطلقون بها إلى سواحل جنوب الجزيرة العربية للإغارة على سفن التجار والمسافرين عبر هذه المسالك[١].

٦- ضعف الوازع الديني لدى معظم اللصوص وسرّاق السفن من القراصنة، أو عدم وجوده عندهم، لاسيما وأن أكثرهم كانوا - على ما يبدو – من غير المسلمين؛ وإن كان منهم من كان يدين بالإسلام[٢]، ولكن بُعدهم عن الإسلام وتشريعاته وأحكامه، وحالتهم المعيشية الصعبة فرضت عليهم الخروج عن تعاليم الدين الإسلامي، للعيش كلصوص في البحر، والتكسب من وراء ذلك.

٧- نجاح معظم عمليات القراصنة البحرية، وهو ما شجعهم، وشجع غيرهم على تكوين عصابات منظمة تجوب مياه المحيط الهندي، وتترقب سير السفن فيه لمحاصرتها، وإجبارها على تسليم ما معها من أموال، أو مهاجمتها، ونهب حمولتها في حالة الرفض والممانعة[٣]

---

[١] ابن حوقل، **صورة الارض**، ص٥١.
[٢] ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص١٦٨، ٥٧١.
[٣] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٧٠.

٨- توافر الإمكانيات المادية والعسكرية لدى قراصنة المحيط الهندي، وامتلاكهم لأنواع المعدات القتالية من أسلحة متنوعة، وسفن مختلفة، وخبرة في التنظيم، والهجوم، إضافة إلى معرفتهم بأماكن سير المراكب التجارية، واتجاه الرياح والنجوم، والسير في البحر ليلاً ونهاراً دون خوف منه أو الضياع فيه، وقد شهدت القرصنة البحرية في أوقات معينة من القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي تنامي كبير وتطور ملحوظ شجع القراصنة على الخروج في جماعات منظمة لاصطياد أي سفينة عابرة في البحر، واغتنام ما معها من أموال وبضائع، وشكلوا بذلك قوة ضاربة لا يستهان بها[1].

٩- سهولة ترويج المسروقات التي يحصل عليها القراصنة من السفن المنهوبة، وبيعها في بعض جُزُر المحيط الهندي أو جُزُر البحار المتصلة به مثل بحر العرب[2]، وهو ما شجع القراصنة على المغامرة دوماً بعد أن شعروا بقيمة ما كانوا يحصلون عليه من أموال، ساعدتهم على العيش الرغد، وشراء السفن والأسلحة التي شجعتهم على الاستمرار في القرصنة.

---

[1] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٧٠ - ٧١.
[2] ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص٢٦٨.

١٠- تشـــجيع بعض الدول وحكامها في عدد من الجُزُر الهندية للقرصـــنة، ومدهم للقراصـــنة بالمال والرجال والعتاد[١]، لترقب الســـفن المارة في البحر ونهبها، والحصول على ما تحمله من أموال وبضائع غالية وثمينة، حتى أن هذه الظاهرة وما تدخره لهم من أموال أصـــبحت من مصـــادر دخلهم، ودخل حكوماتهم التي اعتمدوا عليها في تسيير أمورهم وأمور دولهم.

ونصل هنا إلى خلاصة مفادها، أن العوامل المختلفة التي ذكرناها سلفاً كانت قد هيَّأت الأجواء المناسـبة للقراصـنة، وشـجَّعتهم على مزاولة نشـاطهم البحري، الذي كثيراً ما كان يخلق حالةً من الخوف والرُّعب بين التجُّار والملاَّحين والربابنة والمســافرين العُمانيين والهنود وغيرهم في مياه المحيط الهندي وبحر العرب والخليج العربي، فضلاً عن حالة القَلَق التي كانت تصيب حكامهم كلَّما وصلهم خبر عن وقوع سفينة من سفنهم أو سفن رعاياهم وتجار بلادهم في براثن أولئك القراصنة، ونتيجة لخطورة هذه الظاهرة ومن كانوا يقومون بها،

---

[١] ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص٥٧١.

لابـد لنـا من التعرُّف أوّلاً على أبعـادهـا، ومراحـل تطورهـا في المحيط الهنـدي، وجنسيات أفرادها، وأهم أسلحتهم، وسفنهم، ومصادر دعمهم التي استمدوا منها قوتهم وجبروتهم في مهاجمـة الأبريـاء من بحـارة عُمـان والهند وغيرها من البلـدان المطلـة على سواحل المحيط الهندي وبحر العرب.

المبحث الثالث أبعاد ظاهرة القرصنة في السواحل العُمانية والمحيط الهندي

مرت القرصنة البحرية في المحيط الهندي في العصر الإسلامي بمراحل مختلفة، واتخذت تسـمَّيات متعددة، تطورت مع مرور الزمن، وصـحبها اختلاف واضـح في أسلوب تعامل القراصنة مع ضحاياهم من البحارة والتجار والمسافرين؛ وتطور في نوعية السفن والأسلحة التي استخدموها عند مهاجمتهم للمراكب في عرض البحر، وهو ما دفعنا إلى الإلمام بجميع هذه الجوانب لأهميتها بالنسبة لموضوعنا هذا، وارتباطها بالملاحة البحرية في السواحل العُمانية، التي حظيت بعناية حكام عُمان عبر التاريخ بعد أن سعى معظمهم إلى حمايتها وتطهيرها من أي أخطار قد تهدّدها، أو تُقلِق أمنها كخطر القرصنة الذي نحن بصدد دراسة.

أولاً- القراصنة في السواحل العُمانية والمحيط الهندي:

إن الباحث في النَّشاط المِلاحي في المحيط الهندي والبلاد المطلة على سواحله مثل بلاد عُمان وغيرها يجد بأن الملاحة في هذا المحيط لم تكن بالأمر السهل والعادي الذي باستطاعة أي ملاح القيام به،

لِمَا قد تواجهه من صــــعوبات متنوعة ومتعددة، وكوارث غير موقوتة، مثل الرياح المعاكســـة المفاجئة، والتيارات العنيفة، والشـــعاب المرجانية الخطيرة، والأمواج العاتية، وسفن القراصـنة المتربصـة، لهذا يذكر شـوقي عبد القوي عثمان[١] نقلاً عن ابن ماجد في كتابه: ((الفوائد في أصـول علم البحر والقواعد والأراجيز والقصـائد))، أن على ربابنة السـفن وغيرهم ممن يرتادون البحر أن يعتبروا أنفســهم ضـيوفاً من ضــيوف الرحمن، وأن يلزموا الطهارة عند ســفرهم عبر المحيط الهندي، لِمَا قد تواجههم من أخطار قد تودي بحياتهم، بما فيها أخطار سـرّاق السـفن من القراصـنة الذين كانوا يخرجون إلى مياه هذا المحيط لأجل السطو والاعتداء على سفن هؤلاء.

والدارس لمراحل تطور القرصنة البحرية في المحيط الهندي قد يجد أن القرصنة كانت من المشـكلات الخطيرة التي عانى منها كل مرتادي مياه هذا المحيط من ربابنة وتجار ومسـافرين عُمانيون كانوا أم هنوداً أو غيرهم، وكانت سـبباً في تدهور التجارة البحرية أو التخفيف منها خلال حُقَبٍ مختلفة من التاريخ الإسلامي،

---

[١] **تجارة المحيط الهندي**، ص٧٧.

وعلى الرغم من الأخطار التي تسـببت في إحداثها إلاّ أننا وجدنا أنها لم تكن سـوى ظاهرة كثيراً ما تبرز وتنتشـر في أوقات مُعيَّنة، وتقل أو تختفي في أوقات أخرى، مع ما تسببه من أزمات يتضرر منها التُجار والمسـافرين عبر البحر، لهذا لم يكن النشاط الملاحي في مياه المحيط الهندي وسـواحله نشـاطاً سـهلاً هيًّنا باسـتطاعة أي ملاح أن يقوم به؛ لِمَا وجد فيه من أهوالٍ وأخطارٍ إنسانيَّة وطبيعية.

وإذا مـا نظرنـا إلى السـواحل العُمـانيَّـة كجزءٍ من ميـاه المحيط الهندي نجد بأنها كانت من أكثر سواحل جنوب شبه الجزيرة العربية تعرُّضاً لخطر القرصنة؛ لوقوعها على خطوط التجـارة البحريـة العـالمية القادمة والمغادرة إلى الهند والصـين والخليج العربي وأفريقيا وغيرها من بلاد الثقل التجاري في العالم في ذلك الوقت، فضـلاً عمَّا شـهدته موانئها من ازدهار تجاري، جعلها موقع أنظار لصـوص البحر من القراصنة، بعد أن أغرتهم حركة السـفن المحملة بأنواع وأشـكال البضـائع القادمة والمغادرة للأراضي العُمانية.

ومن الملاحظ أن الاهتمام الكبير الذي أولاه حُكام عُمان خلال التاريخ الإســلامي بالبحر، وبناءهم الأســاطيل البحرية القوية التي كانت لا تمل من الإبحار فيه لحمايته، وحماية الســـفن المارة فيه لم يأتِ من فراغ، بل مما وجد في هذا البحر من أخطار، وتؤكد المصـــادر التاريخية التي بين أيدينا أن الســـواحل العُمانية عرفت القرصـــنة البحرية منذ مدة سابقة لمدة الدراسة؛ لِمَا وجدناه من إشارات؛ استنتجنا من خلالها أن القراصنة كانوا يتجولون في بحر عُمان، وعلى السواحل القريبة من الموانئ العُمانية، والخليج العربي دون أن يتعمقوا فيها، في المحيط الهندي، وكانوا يهاجمون كل سفينة يجدونها أمامهم في الســاحل، ويسـيطرون عليها وعلى حمولتها بعد أن يقوموا بإنزال طاقمها إلى اليابســة؛ ليلقوا مصــيراً مجهولاً، إثر فقدانهم لوســيلة نقلهم الوحيدة عبر البحر، ومن أشهر من عمل بالقرصنة

وقطع الطريق على السفن المسافرة في بحر عُمان من العرب قبل ظهور الإسلام: مالك بن فهم[1]، الذي وصف بأنه كان يأخذ كل سفينة يجدها في طريقة غصباً، بعد أن يأمر ركابها بتسليمها والنزول منها إلى السواحل العُمانية مقابل سلامتهم[2].

ومن خلال هذه الإشارة نجد أن قراصنة المحيط الهندي كانوا يتجولون في السواحل وبجوار الموانئ، لا يخرجون بعيداً، ويبدو أن ذلك أمراً تحتمه خططهم، فإذا تعمقوا في المحيط قد تشغلهم الرياح وأمواجه العاتية عن مهمتهم، فضلاً عن اتساع المجال أمامهم، مما يدع للسفن فرصاً كثيرةً للهرب منهم، أما عند مدخل الموانئ فلابد من مرور السفن أمامهم، وكانوا عادةً ما يمكثون بجوار الشّعاب المرجانية أو

---

(1) مالك بن فهم بن غانم بن دوس بن عدنان بن عبد الله بن زهران بن كعب بن الحارث بن عبد الله بن نصر بن الأزد، وهو أول من نزل عُمان من الأزد، وقيل بأنه عاش أيام نبي الله موسى بن عمران (عليه السلام)، وقد بلغ من قوته وجبروته أنه إذا أراد التنقل من بلد إلى آخر عبر البحر يأخذ أي سفينة يجدها مارة في طريقه ببحر عُمان، مع إجباره بحارتها على النزول عنها إلى الساحل مقابل سلامتهم، فيكونوا في حيرة من أمرهم إلى أين يتجهون بعد إنزالهم إلى الساحل كالغنم الضالة. انظر: السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٧٠ - ٧١، ٩٦. وانظر عنه: الزهراني، مرزوق بن هيّاس آل مرزوق، **الجوس في المنسوب إلى دوس**، ط١، (د. ن)، (د. ب)، ١٤٣٤هـ/ ٢٠١٣م، ص١٧٧.

(2) السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٧٠ – ٧١، ٩٦.

فوقها إذ كان غاطس المركب صـــغيراً؛ ذلك لأنَّ منطقة الشـــعاب المرجانية عادة ما تكون هادئة وساكنة الأمواج؛ لأن الأمواج تتكسر عليها وتخف حِدَّتها[1].

وقد وقف الإسـلام عند ظهوره، وبعد انتشـاره وتوسـعه أمام قضـية قطع الطريق على المـارة في البر والبحر، وحرَّمهـا، وشـــدَّد على من يقطعون الطريق، وأوجد الأحكام الصـارمة لمن يقومون بمثل هذه الأعمال الإجرامية، ولم يتسـاهل فيها، وأمر بتطبيقها على الملأ ليكونوا عِبْرَةً لغيرهم، ومع هذا، انتشـر القراصـنة في بحر عُمان خاصــة، والمحيط الهند عامة مع بداية ظهور الإسـلام، لاسـيَّما في عهد جيفر وعبد ابني الجلندي بن كركر بن المسـتكبر بن مسـعود بن الجرار بن عبد العزى بن معولة بن شـــمس الأزدي، اللَّذَيْنِ تولَّيا حُكم عُمان عند دخولها الإســـلام[2]؛ لِمَا وجدناه من معلومات تشـــير إلى أن من أوائل مهامهم بعد توليهم حُكم عُمان هو حماية البحر من الأخطار[3]، التي من الملاحظ أن القرصنة كانت جزء مهم منها.

---

[1] شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٧٧ ـ ٧٨.

[2] ابن حزم، علي بن أحمد بن سعيد بن حزم الأندلسي الظاهري (ت: ٤٥٦هـ/ ١٠٦٣م)، **جمهرة أنســـاب العرب**، تحقيق: لجنة من العلماء، ط١، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٠٣/ ١٩٨٣م، ص٣٨٤؛ ابن خلدون، **ديوان المبتدأ والخبر**، ج٢، ص٣٠٣.

[3] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٢٣٣؛ **عُمان في التاريخ**، ص١٠٩.

وتغفل المصادر التي بين أيدينا عن ذكر شيء عن القرصنة فيما بعد، حتى عهد الإمام غسان بن عبد الله الفجحي اليحمدي الأزدي المتوفى سنة ٢٠٧هـ/ ٨٢٢م الذي بُيوع للإمامة سنة ١٩٢هـ/ ٨٠٧م، ومنذ بداية عهده انتشرت سفن القراصنة من الهنود والفرس في المحيط الهندي، والخليج العربي، وأخذ بعضها بالرسو في أطراف السواحل العُمانيَّة؛ لترقب السفن المارة فيها، ومهاجمتها، ونهب ما فيها، والهروب بها جهة بلاد فارس أو بلاد العراق شمالاً، كما قامت سفن القراصنة - في المدة نفسها - بمهاجمة المراكب المارة في سواحل المناطق الشمالية من عُمان، مثل سواحل دبا[١]، وسواحل جلفار[٢] وما حولها من تلك البلاد؛ لوقوعها في الأطراف الشمالية من عُمان، ولبعدها عن مركز الدولة، ولكي تسهل عملية هروب هذه السفن بعد كل مهمة تقوم بها، خوفاً من أي ردّ فعلٍ قد يصدر من أئمة الدولة وقواتها البحرية، ورهبةً من ملاحقتهم لهم في البحر[٣].

---

[١] دباء: بلدة تقع ما بين عُمان والبحرين. الحميري، الروض المعطار، ص٢٣٢. وقد كانت سوقاً من أسواق العرب قديماً. الحموي، **معجم البلدان**، ج٢، ص٤٣٥.

[٢] جُلفار: وهي رأس الخيمة حالياً، قال عنها ياقوت الحموي بأنها مدينة خصبة عامرة كثيرة الغنم والجبن والسمن، ومن أشهر قراها كلبا أوكلبة، وهي موضع من نواحي عُمان. **معجم البلدان**، ج٢، ص١٥٤، ٦٢٢؛ ج٤، ص ٤٧٦.

[٣] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٣٧ - ٣٨، ٤٥، ٦٩.

ومن خلال بعض هذه الإشـــارات التي أوردتها المصـــادر التي أرَّخت لهذه المدة الزمنية من تاريخ عُمان وما بعدها، لاسيَّما خلال عهود بعض الأئمة الذين تولُّوا حُكم عُمان خلال العصـــر الإســـلامي، مثل الإمام غســـان بن عبد الله الفجحي اليحمدي الأزدي، ومن جاء بعده من حُكام عُمان، مثل: الإمام المهنا بن جيفر اليحمدي المتوفى ســـنة ٢٣٠هـ/ ٨٤٤م، والإمام الصـــلت بن مالك بن بلعرب الخروصـــي (٢٣٠ - ٢٧٥هـ/ ٨٤٤ - ٨٨٨م) ومن تبعهم من الأئمة، نجد أن هناك اهتماماً ملحوظاً بالقوة البحرية العُمانية، وببناء الأساطيل الكبيرة والقوية والمدربة على الإبحار، والمواجهة، والقتال والملاحقة[١]، وقد يكون ذلك الاهتمام جاء نتيجة لِمَا وجد في المحيط الهندي والسـواحل العُمانية الشـمالية والجنوبية من أخطار خارجية مصـدرها قوى سـياسـية أجنبية متربصة بعُمان، أو سفن قراصنة هدَّدت هذه السواحل، وأقلقت أمنها.

[١] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٩٧ - ٩٨، ١٠٥، ١٠٧، ١٠٨، ١٤٤، ١٧٣.

ومما يؤكد ما ذهبنا إليه، ما جاء به ابن خُرداذَّبة المتوفى نحو سـنة ٣٠٠هـ/ ٩١٢م[١]، الذي أشار إلى انتشار سفن لصوص البحر (القراصنة) - في أيامه - في مياه الخليج العربي، وتحديداً عند سـواحل البحرين، وأنها كانت تقطع الطريق على المراكب القادمة من المحيط الهندي والمتجهة إلى البصـرة في جنوب العراق، وتعمل على مهاجمتها ونهبها، كما تهاجم السـفن المغادرة من البصـرة إلى عُمان أو الهند أوالصين أو غيرها من البلاد التي ربطتها بها علاقات تجارية مختلفة.

وعلى ما يبدو، أن أصحاب هذه السفن هم أنفسهم من كانوا يهاجمون السواحل العُمانية، وينهبون المراكب المارة فيها أو المتجهة إليها، لهذا أنشـأ أئمة عُمان أسطولهم البحري المذكور؛ لردع سفن هؤلاء اللصوص وطردها.

---

[١] أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله، **المسالك والممالك**، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٨٩م، ص٦٠.

كما يورد لنا المؤرخ الجغرافي ابن الفقيه الهمداني[1] معلومات مهمة عن حجم خطر القراصنة في السواحل العُمانية والمحيط الهندي والسواحل الهندية، مع مطلع القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، وما كان لهم من تأثير على خطوط التجارة البحرية بعد مهاجمتهم لسفن التجار العُمانيين وغيرهم من تجار المنطقة، إذ يذكر أن السفن كانت تُخطف من سواحل عُمان كسواحل مسقط لتنقل إلى بلاد الهند، وتحديداً إلى منطقة هناك تعرف بـ: كولو ملي، تبعد عن مسقط مسيرة شهر، كما كانوا يقطعون الطريق على السفن التجارية الصينية الكبيرة، ليفرضوا على بحارتها أموال كبيرة تصل إلى ألف درهم، بينما يفرضوا على غيرها مبالغ أقل تصل إلى عشرة دنانير[2]، ويبدو أن حمل السفينة التجارية هو من يحدد حجم الضريبة التي تفرض عليها.

---

[1] **البلدان**، تحقيق: يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، ١٤١٦هـ/ ١٩٩٦م، ص٦٧.

[2] ابن الفقيه الهمداني، **البلدان**، ص٦٧.

وعلى أية حال، فقد ظلت السـواحل الجنوبية لعُمان مكاناً لتجمع القراصـنة الذين أخذوا بين الحين والأخر يقطعون الطريق على المراكب القادمة من الهند إلى بعض الموانئ العُمانية، مثل ميناء قلهات، وقد بلغ بهم الأمر في سـنة ٦٠٢هـ/ ١٢٠٥م، لقطع هذه الطريق على جميع السفن التجارية القادمة من الهند إلى سواحل جنوب شبه الجزيرة العربية ولمدة عامٍ كاملٍ[١].

ومن خلال ما يقدمه لنا الجغرافي ابن حوقل[٢] من وصـف للبلاد الممتدة من باب المندب إلى عُمان والبحرين وقطر وحصن عبّادان الواقع على شط العرب في الخليج العربي، يتبين لنا أن هذا الحصـن كان وكراً لرجال القراصـنة وسـفنهم التي كانوا ينطلقون بها إلى سـواحل جنوب الجزيرة العربية للإغارة على سـفن التجار والمسـافرين عبر هذه المسـالك، ويصـف ذلك بقوله: ((إنتهى على هذا البحر فى عطوف اليمن إلى عُمان والبحرين إلى عبّادان،

---

[١] ابن حاتم، **السمط الغالي الثمن**، ص١٣١.

[٢] **صورة الارض**، ص٥١.

فقد وصفته فى صفة ديار العرب، وأمّا عبّادان فحصن صغير عامر على شطّ البحر ومجمع ماء دجلة، وهو رباط كان فيه المحاربون للصــــفريّة والقطريّة وغيرهم من متلصّصة البحر، وبها على دوام الأيّام مرابطون)).

وقد وجد هؤلاء القراصنة في سواحل اليمن الطويلة وجزرها المتعددة، المهجورة منها والمعمورة أماكن يلجؤون إليها بعد كل عملية ســـطو يقومون بها، وهناك كانت تتم عملية تصــريف ما يتم اغتنامه من المراكب المنهوبة، وقد كانت جزيرة سـقطرى من آمن جُزُر المحيط الهندي بالنســبة للقراصــنة؛ لِمَا وجدوه فيها من ترحيبٍ وقبولٍ من قبل أهلها الذين تعاملوا معهم، وراحوا يشــترون ما معهم من أســلاب وغنائم[1]، ومن الملاحظ أن هذا الترحيب شجع هؤلاء القراصنة على النزول دوماً إلى أراضــي سقطرى، والمكوث بين أهلها لأوقات طويلة قد تصل إلى ستة أشهر، يبيعون فيها ما غنموه، ويأكلون ويشربون، ويزاولون حياتهم العادية مع أهالي هذه الجزيرة مقابل ما كانوا يدفعون لهم من أموال[2]،

---

[1] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٨١.
[2] ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص٢٦٨.

ويذكر ماركو بولو[1] أن هؤلاء القراصـنة كانوا يوهمون أهالي جزيرة سـقطرى بأن ما معهم من أموال وبضـائع هي غنائم حصـلوا عليها من سـفن الوثنيين والمسـلمين، علماً بأن معظم سـكان هذه الجزيرة كانوا يدينوا بالديانة المسـيحية، وبلغ بهم الكُرُه بالمسـلمين إلى درجة تقبلهم لكل ما يأتي به القراصـنة من أموال المسـلمين المسـلوبة، ويحكي لنـا الرحـالـة المغربي ابن بطوطـة[2] الـذي مر في ميـاه المحيط الهنـدي وهو متجه إلى جنوب شـبه الجزيرة العربية من الهند العديد من الحكايات عن السـرّاق في البحر، وأسـلوب تعاملهم مع ضـحاياهم، لاسـيَّما في المنطقة القريبة من جزيرة سـقطرى، أهم طرق التجـارة البحريـة مع الهنـد، التي عُرفت في ذلـك الحين بكثرة مراكب اللصـوص المنتشـرة في سـواحلها، حيث يذكر أن القراصـنة كانوا يهاجمون السـفن المارة في ذلك الطريق، ثم ينهبون حمولتها، ويتركوا ركابها دون أن يؤذونهم، إلاّ إذا أبى هؤلاء تسليم ما معهم، وفضلوا المقاومة على ترك أموالهم،

---

(1) **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٨١.

(2) **تحفة النظار**، ص١٦٨.

فإنهم يقاتلونهم قتالاً شـديداً، لا ينتهي إلاّ بالقتل أو التسـليم لِمَا معهم، علماً بأن هؤلاء القراصنة يتركون البحَّارة والتُّجار يذهبون في حال سبيلهم إذا ما استسلموا وسلَّموا ما معهم من أموال وبضائع.

ويصف ابن بطوطة[١] عادة القراصنة في التعامل مع ضحاياهم بقوله: ((وعادة هؤلاء السـرّاق أنهم لا يقتلون أحداً إلاّ حين القتال ولا يغرقونه، وإنما يأخذون ماله ويتركونه يذهب بمركبه حيث شاء)).

ويُعد هذا الوصف الدقيق لأسلوب القراصنة في التعامل مع ركاب السفن المنهوبة من المعلومات المهمة التي تعطي لنا صـورةً واضـحةً عن القراصـنة، وتلخص لنا طريقة تعاملهم مع السفن التي تقع تحت سيطرتهم، إذ نتوصل من خلال هذه المعلومة إلى أن القراصـنة الذين كانوا يجوبون مياه المحيط الهندي كانوا رجال حربٍ، ولديهم من القدرة القتالية ما تمكّنهم من الدفاع عن أنفسهم، وكانوا يُسخّرون قوتهم هذه لإخافة ركاب السفن، وأخذ ما معهم دون أن يعتدوا عليهم بالقتل أو الإغراق في البحر،

---

[١] **تحفة النظار**، ص١٦٨.

إلاّ إذا فرض عليهم ذلك، فيضطرون إلى استخدام القوة معهم وقتالهم وقتلهم إذ دعت الحاجة، أي أن القراصنة كانوا يقطعون الطريق على السفن لنهبها فقط وليس لإغراقها أو قتل ركابها.

ومع هذا وذاك، لم يكن نشاط قراصنة جنوب شبة الجزيرة العربية والمحيط الهندي قاصراً على مهاجمة السفن فقط، بل إنه إذا حدث إن ساقت الأمواج مركباً إلى بعض الأماكن أُخذ مَا في المركب، ويقول بزرك[1] عن ذلك: ((يجمع البحريون على أن بحر بربرا[2] من أعظم البحار خطراً، وللزنج في هذا البحر جزائر عظيمة من جانب واحد، والماء فيه - على ما يُقال - يجري جرياناً شديداً، والمركب يقطعه في سبعة أيام، وإذا وقع المركب إلى بربراً أخذوا أهل المراكب))، أي أن هناك قوة من أهالي هذا البحر تترقب ما تأتي به الأمواج إلى سواحلها لكي تهجم عليه وتغتنمه دون جهد أو مشقة،

---

[1] **عجائب الهند**، ص٨٥.

[2] بحر الزنج: من أهم البحار المتفرعة عن البحر الأعظم (المحيط الهندي)، ويعد جزء من خليج عدن، وعن طريقه ربطت بلاد عُمان علاقاتها بالساحل الغربي لأفريقيا، وكان البحارة والربابنة العمانيين يقطعون هذا البحر في وقت قياسي عند سفرهم إلى أفريقيا، لما كان لهم من علم ودراية بطرقه ومسالكه. للمزيد من التفاصيل عن هذا البحر وحدوده انظر: شهاب، **البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي**، ص٢١ - ٢٣، ٢٠٧ - ٢٠٩.

أو تدخل إلى هذا البحر للبحث عمَّا عبثت به المياه لاغتنامه، ومن الملاحظ أن هذا الأسـلوب في الحصـول على مقتنيات بعض السـفن كان موجوداً لدى حُكّام وسـكان بعض المناطق الساحلية الجنوبية لبحر العرب، ويذكر ابن حاتم اليامي[١] أن السلطان سـالم بن إدريس الحبوضـي (ت: ٦٧٨هـ/ ١٢٧٩م) سلطان ظفار كان ممن تعامل بذلك الأسلوب مع السفن التي تتعرض لكوارث البحر، أو لرياحه الشديدة، أو تلجأ إلى سـواحله في حالة خرابها، وقد سـاقت إليه الأقدار في سـنة ٦٧٧هـ/ ١٢٧٨م بسـبب الرياح الشديدة عدد من السفن التابعة لملك اليمن المظفر يوسف (الأول) بن نور الدين عمر بن على بن رسول (٦٤٧ – ٦٩٤هـ/ ١٢٤٩ - ١٢٩٤م)، وقام بسلبها واغتنام ما فيها من أموالٍ وهدايا غالية ونفيسة كان قد بعث بها السلطان المظفر إلى ملك بلاد فارس، ومن خلال الخطاب الذي قام بإرسـاله المظفر إلى سـالم بن إدريس يتبيَّن لنا بأن هذه القضية تدخل في إطار القرصنة وقطع الطريق،

---

[١] **السمط الغالي الثمن**، ص٥٠٦ - ٥٠٧.

إذ يقول في هذا الخطاب: ((إنّ هذا لم تَجْرِ به عادة أهلك من قبلك، وهذا البحر هو لك ولسواك، ونحن نحاشيك من قطع السبل ...))[1]. وهو ما يؤكد لنا بأن سالم بن إدريس الحبوضي كان يقطع السبل على السفن المارة بسواحل بلادة.

وعلى ما يبدو، أن سواحل ظفار ظلت موقع لطواف القراصنة أيضاً خلال تلك المدة الزمنية، حتى أصبحت مراكبهم تهاجم كل السفن القادمة إليها من بلاد الهند وشرق أفريقيا، وبلغ بهم الأمر إلى مهاجمة السفن الراسية في موانئ وسواحل ظفار، إذ يذكر المؤرخ شنبل[2] في أثناء حديثه عن أحداث سنة ٧٥٧هـ/ ١٣٥٦م أن هناك جماعات من الهنود كانوا يهاجمون المراكب الراسية في ظفار، كما كانوا يتربصون بالسفن القادمة لظفار من الهند، ويفرضون على ركابها أموال يدفعونها مقابل سلامتهم وسلامة تجارتهم وأموالهم وسفنهم.

---

[1] ابن حاتم، **السمط الغالي الثمن**، ص٥٠٧.

[2] أحمد بن عبدالله، **تاريخ حضرموت المعروف بـ: تاريخ شنبل**، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، ط٢، مكتبة صنعاء الأثرية، صنعاء، ١٤٢٤هـ/ ٢٠٠٣م، ص١٦٥.

وإذا ما تعمقنا في مياه المحيط الهندي التي تفصل بين عُمان والهند، لاسيما اتجاه السواحل الهندية، نجد أن الأوضاع كانت فيها أكثر تعقيداً وخطورة، لِمَا شهدته هذه السواحل من وجودٍ كثيفٍ للقراصنة الذين كانوا يتجولون بسفنهم هناك على أمل أن يجدوا من يسطوا عليه في عرض البحر، ويُعد الرحالة العرب والأجانب والتجار والربابنة والبحارة والمسافرين أكثر من تعرض لخطر هؤلاء في سواحل الهند الغربية، ويذكر الرحالة الإيطالي ماركو بولو[1] الذي كان قد طاف في كل هذه السواحل أن ساحل الملبار بكل موانئه كان من أكثر سواحل الهند الغربية وجوداً للقراصنة، إلاّ أن أكثر تواجد لهم كان بالقرب من جزيرة جوزيرات التي لا تبعد كثيراً عن الملبار، ويعيد مترجم رحلة ماركو بولو[2] انتشار ظاهرة القرصنة بهذا الساحل والجزيرة المذكورة إلى العدد الهائل من الموانئ الصغيرة الموجود فيه، والرؤية التي لا يحجبها شيء على امتداد الشاطئ والساحل المرتفع، الملائم للرؤية البعيدة

---

[1] **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٧٠.

[2] انظر: **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٢١٥، تعليقات المترجم رقم (٢).

كانت كلها عوامل جعلت هذا الساحل صالحاً لأن يكون قاعدة للقراصنة. ومن الملاحظ أنه منذ أقدم العصور كانت تتملك سكان هذا الساحل أقوى ميول نحو القرصنة، لهذا كانوا يخرجون في كل عام إلى هذه البحار ويطوفون بأكثر من مائة مركب صغير، ويستولون على جميع السفن التجارية التي يجدونها أمامهم، وينهبون كل حمولتها، وعلى ما يبدو أن قراصنة هذا الساحل عَدُّوا القرصنة حِرفة مستديمة لهم؛ لأنهم كانوا عندما يخرجون إلى البحر للسطو على السفن كانوا يخرجون بأزواجهم وأولادهم من جميع الأعمار، فيظلون في صحبتهم أثناء موسم تطوافهم الصيفي كله، ولكي يحكموا الخناق على السفن بحيث لا تفلت سفينة واحدة منهم فأنهم كانوا يلقون مراسي سفنهم في البحر، مع جعل المسافة بين السفينة والأخرى خمسة أميال، وبهذا تشغل عشرون سفينة متَّسعاً مداه مائة ميل، فإذا ظهرت سفينة أمام واحدة منها أعطت إشارة بالنار أو الدخان، فتقترب مراكبهم كلها بعضها من بعض وتستولي على السفينة وهي تحاول المرور، ولا ينزل بأشخاص الملاحين أي أذى، ولكن ما أن يستولي القراصنة على هذه السفينة ومحتواها وركابها حتى ينقلوهم إلى الشاطئ ليلقوا مصيراً مجهولاً هناك(١).

(١) ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٧٠.

وتصــف لنا المصــادر التاريخية ســاحل جوزيرات بأنه كان مثوىً لأشــد أنواع القراصـــــنة مغامرةً ومجازفةً، وأنهم كانوا يعمدون إلى إرغام من يقع في أيديهم من التجار وغيرهم من المســافرين على احتســاء جرعة من ماء البحر (المحيط الهندي) لكي تكشـــف بما تفعله بأمعائه، عمّا إذا كان قد ابتلع بعض اللآلئ والجواهر عند إحســـاســـه باقترابهم منه[١]، في حين اشـــتد فســـاد الملاحة الهندية في جوزيرات أو(كجرات) في المدة ما بين عامي ٨٥٧ھ و ٨٧٤ھ/ ١٤٥٣م و ١٤٦٩م أثر انتشــار سـفن اللصـوص في سـواحل هذه الجزيرة بشـكل مكثف، وإزعاجها لسـفن المسـلمين المبحرة فيها وسـلبها، واغتنام ما فيها[٢]، كما اشـتد فسـاد الملاحة الهندية في المنطقة المذكورة بعد وفاة السـلطان محمد البهمني ســنة ٨٩٦ھ/ ١٤٩٠م، بســبب ضــعف خلفائه، وما نتج عنه من فوضــى واضــطراب في هذه الجزيرة، أدى إلى أن يسـيطر القراصـنة بقيادة بهار الكيلاني على موانئ كجرات الشـهيرة، واسـتيلائهم على أموال التجار وبضائعهم هناك[٣].

---

[١] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٧٢.
[٢] شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٧٩.
[٣] الندوي، **تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية**، ص١٦٦.

ويعد الرحالة المغربي ابن بطوطة[1] ممن تعرض لخطر قرصنة ساحل الهند الغربي مرات عديدة في أثناء سفره عبر البحر الذي كان السير فيه محفوفاً بالمخاطر، وقد حُوصر في إحدى تلك السفرات باثني عشر مركباً من مراكب القراصنة في جزيرة صغرى بين مينائي هنور و فاكنور القريبة من مدينة كَوْلَم في الملبار على ساحل الهند الغربي، واضطره هذا الموقف ومن معه إلى الدفاع عن أنفسهم وأموالهم، ولكنهم غُلِبُوا لكثرة عدد القراصنة الذين هاجموا المركب الذي كان يستغله هذا الرحالة الذي نُهب هو ومن معه، وأخذ ما كان معهم، وما يملكه من جواهر وياقوت، وما كان يدخره للشدائد، وسلبت ثيابه التي كان يلبسها، ولم يترك له سوى سروال يستر به عورته، وقد انزل ومن بقيَ معه من الركاب إلى الساحل فقراء لا يملكون شيئاً.

---

[1] **تحفة النظار**، ص٦٢٠ - ٦٢١.

ثم يخبرنا ابن بطوطة[1] في موضع أخر أنه في إحدى رحلاته وجد في ميناء فَنَّن بالهند ثمانية مراكب تزمع السـفر إلى اليمن، فسـافر في واحدة منها، وفي الطريق اعترضهم لصوص المحيط الهندي في أربع سفن فقاتلتهم يسيراً ثم انصرفت، وهو ما يؤكد أن طرق التجارة البحرية القادمة والمغادرة بين الهند وجنوب شـبة الجزيرة العربية في الحقبة المذكورة لم تكن بمأمن بسبب انتشار لصوص البحر فيها.

وإضافة إلى ما ذكرنا، فقد شكّل الطريق البحري الممتد من كلة[2] إلى عُمان وكر من أوكار القراصنة الذين كانوا يهاجمون السفن المارة هناك، ويسطون عليها وعلى ما فيها من أموال وبضـائع، ويذكر بزرك[3] على لسـان أحد الربابنة ويعرف بـــ: إسـمعيلويه الناخذاة أنه قد أجتمع له في كرَّة واحدة وهو في طريقه من كلة إلى عُمان سنة ٣١٧هـ/ ٩٢٩م سبعون بارجةً من بوارج القراصنة، وهو ما لم يحدث لأحد قبله، فحاربها مدة ثلاثة أيام متوالية، وتمكن من إحراق عدد منها،

---

(١) **تحفة النظار**، ص٦٢٠.

(٢) كلـة: جزيـرة في المحيط الهندي، وبها ميناء يحمل نفس الاسم، ويحمل أيضاً اسم كلة بار، ويقع على الساحل الغربي من شبه جزيرة الملايـو في ولاية كدة الحالية. **عُمان في التاريخ**، ص٦٢، حاشية رقم (١٣).

(٣) **عجائب الهند**، ص١٢٦.

وقتل جماعة من القراصنة، وبعد هذه المعركة عاد هذا الناخوذة إلى مواصلة الطريق إلى بحر العرب (عُمان)، ووصـــلهِ ســـالماً بمن معه من بحارة وتجار ومســـافرين، وأموالٍ وبضـــائعَ، دون أن يمسَّــها مكروه، وقد يكون هناك نوع من المبالغة فيما جاء على لســـان هذا البحار، وهو أمر لا نقاشَ حوله، لاســـيّما وأنه حدد عدد بوارج القراصنة بسبعين بارجة برجالها وعتادها، ولم يقل بارجة أو بارجتين أو حتى ثلاث، وكل هذا مقابل سفينة تجارية واحد لا تحمل سوى بحارة وتجار ومسـافرين لا حول لهم ولا قوة، ومع هذا تكشـــف لنا هذه الواقعة وما جاء فيها من أن هناك أناســـاً كانوا يقطعون الطريق على السفن في المحيط الهندي بين كلة وبلاد عُمان.

كما انتشر قراصنة المحيط الهندي حول جزيرة سرنديب[١] المعروفة بسيلان[٢] أو زيلان[٣]، جنوب شـــبه القارة الهندية، التي يُقال بأنها كانت مرســـى لعتاة المفســدين[٤]، ويصـــف بزرك[٥] البحر المحيط بها بأنه من البحار الخبيثة الصـــعبة الشديدة التي تقلُّ فيها السلامة،

---

[١] **عجائب الهند**، ص٨٦.
[٢] ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص٦٠٤ - ٦٠٥، ٦١٠.
[٣] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٤١.
[٤] ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص٦٠٤ - ٦٠٥.
[٥] **عجائب الهند**، ص٨٦.

لانتشار البوارج (سفن القراصنة) التي تقطع الطريق في البحر على المراكب المارَّة فيه، ويبالغ بزرك عندما يقول أن قراصـــنة ســـرنديب إذا ظفروا بمركب أكلوا أهله، حتى أنه يصـــفهم بأنهم شـــر قوم، وليس في ســـائر الأماكن من يقطع البحار مثلهم، ويمدنا بزرك بصـــورة متكاملة– ويبالغ في بعضـــها - عن وضـــع البحارة والملاحين والتجار والمســافرين الذين يقعون في أيدي هؤلاء القراصــنة، وما يتعرضــون له من أخطار قد تصل إلى درجة أكلهم – على حدّ قوله -، أو موتهم غرقاً أو طعاماً لتماسيح سرنديب في البحر، أو نمورها إذا ما حالفهم الحظ ونجو من البحر إلى اليابسة، حيث تنتظرهم هذه النمور الجائعة التي تنتشـــر في ســـواحل الجزيرة المذكورة، ليكونوا طعاماً لها، في ساعة واحدة.

ومن عجيب ما ذكر عن قراصـــنة ســرنديب، ما أورده صــاحب كتاب:" تجارة المحيط الهندي"[١]، نقلاً عن إحدى وثائق الجنيزا[٢] من أن هؤلاء القراصـــنة كانوا لا يكتفون بالاستيلاء على البضـائع؛ بل كانوا يأسـرون الركاب ويطالبونهم بفدية لأجل فك أســـرهم، والأعجب أنهم إذا دفعت لهم هذه الفدية فإنهم يطالبون بفدية أخر، والســـؤال الذي يضــــع نفســـه أمامنا هنا هو: ممن كانت تُطلب هذه الفدية ؟ وهؤلاء الأسرى هم بحارة وتجار اختلفت بلادهم، وتباعدت أسفارهم، وأهلهم الذين سيقدمون الفدية عنهم ليتمَّ الإفراج عنهم[٣].

---

[١] شوقي عبد القوي عثمان، ص٨٠ - ٨١.

[٢] وجدت وثائق الجنيزة في منطقة مصـر القديمة، وهي موزعة الآن بين مكتبات أوروبا وأمريكا، وأطلق عليها وثائق جنيـــزة القاهـــرة، وهي عبارة عن خطابات متبادلة بين التجار اليهود الذين عملـوا في البحر وذويـهم، ويرجع تاريخها بين القرنين الرابع والسابع الهجريين/ العاشر والثالث عشـر الميلاديين، وقد كتبت غالبيتها باللغة العربية بالحروف العبرية، وهي تعكـــــس لنا الحالة الاجتماعيـة والاقتصادية للشرق في تلك المـدة، وقـد نشـر بعضها ولكن البعض الأخـر لم ينشر حتى الآن. انظر: الأشـقـــــر، محمد عبد الغني، **تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي**، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩م، ص٢١.

[٣] شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٨٠ - ٨١.

وفي الوقت نفسه، انتشر القراصنة أيضاً عند ساحل بلاد السند[1] المقابل لبحر العرب[2] وعُمان في القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي، وأطلق عليهم اسم الميد، وسفنهم بيرة، وكانوا يقطعون الطريق على جميع المراكب المارة في منطقتهم، وينهبون ركابها[3].

كما وجد من بين أهالي جزيرة سومطرة الأندنوسية من مارس القرصنة، فكانوا يخرجون من سومطرة بسفنهم، ثم ينزلون عنها ليسبحوا باتجاه السفن الراسية، ويقطعون حبال مراسيها حتى يستطيعوا فيما بعد الاستيلاء عليها، بعد مفاجئة ركابها بهجومهم[4]،

---

[1] البيروني، أبو الريحان محمد بن أحمد (ت: ٤٤٠هـ/ ١٠٤٨م)، **تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل ومرذولة**، ط٢، بيروت، ١٩٨٣م، ص١٤٨.

[2] الزوكة، **آسيا**، ص٥٣٩.

[3] البيروني، **تحقيق ما للهند**، ص١٤٨.

[4] **تقرير عن التاجر سليمان في وصف الجغرافيين العرب والأتراك والفرس لرحلاتهم البحرية في مناطق الشرق الأقصى**، مج١، نسخة مترجمة عن الفرنسية، باريس، ١٩١٣م، ص٣٦ - ٣٧.

في حين وسَّــع القراصــنة نشــاطهم أيضــاً في بحر كردع الأندنوســي[1]، وكانوا لا يهاجمون السفينة مباشرة، بل يرشقونها بالسهام المسمومة أولاً، ثم يستولون عليها بعد ذلك[2].

وعلى أية حال، لم تقتصــر القرصــنة على بعض أهل الســاحل من اللصــوص والسرّاق الذين دفعتهم الحاجة لذلك، ولكن عمل بها بعض السلاطين والملوك، وممن يذكر بذلك ســـلطان فاكنور في الهند، الذي يقول عنه ابن بطوطة أنه رجل كافر كان من المفسدين، يقطع الطريق في البحر، وينهب التجار، وله نحو ثلاثين مركباً حربياً، وقائد هذه المراكب مســلم يســمى (لولا) وكان يخرج إلى البحر بمراكبه تلك لكي يسلب التجار بضائعهم والمسافرين أموالهم[3].

---

[1] بحر كردع ويقع بين الجزر الإندونيســية، وربما ما يعرف الآن ببحر جاوة حيث يســبقه في المسعودي بحر كلا (الملايــو) وبعده بحر الصنف. انظر: شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٢٥٣، حاشية رقم (٧٦).

[2] المسعودي، **مروج الذهب**، ص١٦٦.

[3] ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص٥٧١.

وفي بعض الأحيان كان يتم الاتفاق بين أحد الأمراء والقراصــنة لســلب الســفن، ففي المدة ما بين عامي ٨٥٧هـ و ٨٧٤هـ/ ١٤٥٣م و ١٤٦٩م ســيَّر راجا فيشــالجاد Vishalgad[١] في الهند قوةً بحريةً عظيمةً من القراصــنة، وبدأ يزعج المســلمين بغاراته المتكررة في البحر، حتى غدر به ملك كجرات وقهره، وأوقف نشاط قراصنته هذه، بعد أن تضررت منه سواحله[٢].

وبالنظر إلى ما ســبق ســرده عن انتشــار القرصــنة في ســواحل المحيط الهندي وخلجانه، فإنا نعتقد بأن ذلك كان كفيلاً بالقضــاء التام على تجارة هذا المحيط، ولكننا عندما نجد أن التبادل التجاري كان في قمة نشــاطه، وأزهى وأثرى عصــوره، هنا تأخذنا الدهشــة لكيفية حدوث هذا الرواج الاقتصــادي مع انتشــار القرصــنة، وهو ما يؤكد لنا أن القرصنة في العصر الإسلامي لم تترك أثراً ملموسا على حجم التجارة، ولم تدفع التجار إلى الإحجام عن ممارسة هذا النشاط،

---

[١] راجا لقب ملك، وفيشالجاد أحد الحصون البحرية بالهند. شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٢٥٢، حاشية رقم (٥٩).

[٢] المرجع نفسه، ص٧٩، نقلاً عن: Mookerji, r. k, Indian Shipping, p. ١٤٣.

فاستمرت تجارة المحيط الهندي مزدهرة نشطة، لم تؤثر فيها عمليات السطو وقطع الطريق، ولنا فيما شهدته موانئ عُمان والهند التي وصلت سفنها ومنتجاتها وسلعها المختلفة إلى معظم موانئ العالم في أوروبا وشمال أفريقيا وجنوب شرق آسيا وغيرها خير دليل على ذلك الازدهار والنشاط والتطور.

ثانياً- جنسيات القراصنة:

تجمع المصادر التاريخية[1] التي أرخت لحقبة التاريخ الإسلامي عامة، ورود ذكر لصوص البحر من القراصنة بين سطورها؛ على أن معظم من عملوا في قطع الطريق في مياه المحيط الهندي، والبحار المتفرّعة عنه مثل بحر العرب، وبحر عُمان، والخليج العربي كانوا من البحارة الهنود، وتذهب بعض تلك المصادر إلى تحديد أي من أقاليم الهند ينسب إليها هؤلاء،

---

[1] ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص١٤١- ١٤٢؛ ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص١٦٨؛ السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٣٧ - ٣٨، ٤٥، ٦٩.

ومن خلال دراســتنا لأماكن انتشــار القرصــنة في المحيط الهندي وجدنا بأن هؤلاء القراصنة هم من بلاد الهند التي تضم في ذلك الحين مساحة جغرافية واسعة؛ بما فيها اليوم شبه القارة الهندية بمختلف أقاليمها، وباكستان، وكشمير، وسيلان، وجزر الهند الشــرقية ســابقاً (أندونيســيا) وغيرها من بلدان جنوب شــرق أســيا، لِمَا وجدناه من إشارة تؤكد أن القراصنة الذين كانوا يُبحرون بمراكبهم بالمحيط الهندي وبحر العرب كان بعضــــهم من جهة الملبار، أو من جُزُر جوزيرات أو كجرات الهندية القريبة من الملبار[1]، أو من جزيرة ســرنديب المعروفة بســيلان أو زيلان جنوب شــبة القارة الهندية، التي يقال بأنها كانت مرسى لعتاة المفسدين[2]، أو من كلة[3] في ساحل الهند الغربي أو الجزر القريبة منها، أو من هنور أو فاكنور القريبة من مدينة كَوْلَم في الملبار على ساحل الهند الغربي[4]، أو من جزيرة سومَطْرة -إحدى جزر أندونيسيا- [5]، أو من بحر كردع الأندنوسي[6]، أو من بلاد السند[7] (باكستان)

---

[1] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٧٠.
[2] بزرك، **عجائب الهند**، ص٨٦؛ ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٤١؛ ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص٦٠٤ - ٦٠٥.
[3] بزرك، **عجائب الهند**، ص١٢٦.
[4] ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص٦٢٠ - ٦٢١.
[5] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢٢٢؛ **تقرير عن التاجر سليمان**، مج١، ص٣٦ - ٣٧.
[6] المسعودي، **مروج الذهب**، ص١٦٦.
[7] البيروني، **تحقيق ما للهند من مقولة**، ص١٤٨.

، أو حتى من بلاد فارس[1] التي لا يفصلها عن بلاد العرب، لاسيما عُمان سوى مضيق هرمز والخليج العربي، ولهذا لا خلاف على أن جزءاً كبيراً من تجمع القراصنة كان مصدره الهنود الذين كانوا لا يبحروا إلاّ في المحيط الهندي وتحديداً في المنطقة الممتدة بين بلاد الهند الجنوبية والغربية، وسواحل جنوب شبه الجزيرة العربية، للتربص بالسفن المارة في هذا الطريق، وعلى ما يبدو أن هؤلاء القراصنة الهنود لم يكونوا على ديانة الإسلام التي كانت تحرّم على المسلم قطع الطريق على الآمنين وأذيتهم، الأمر الذي تؤكده أيضاً المصادر التي تشير إلى أن بعض القراصنة لم يكونوا يقطعون الطريق إلاّ على سفن المسلمين، حتى أنهم كانوا يجاهرون بذلك، مظهرين حقدهم وكرههم لهم[2]، وهو ما يُثبت لنا بأنهم كانوا من المسيحيين أو من أصحاب الديانات الأخرى.

---

[1] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٣٧ - ٣٨.

[2] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٨١.

ولا يعني هذا أنه لم يكن هناك من المسلمين من يقطع الطريق على السفن المارة في البحر في العصـــر المذكور، فهناك إشـــارة أوردها ابن بطوطة[١] أكد لنا فيها أن هناك أفراداً من المسلمين في الهند عملوا كقراصنة، بل أن بعضهم قاد سفن القراصنة بنفسه، مثل القائد المسلم (لولا) الذي قاد ثلاثين مركباً حربياً برجالها وعتادها كانت تابعة للسلطان (بَاسَدَوْ) سلطان مدينة فاكنور الهندية، وقد كان هذا القائد - القرصان - يقطع الطريق في البحر، ويسلب أموال التجار لصالح السلطان المذكور.

ويؤكد زاهر رياض[٢] أن هناك من العرب من عمل بالقرصنة في المياه الجنوبية لبحر العرب في ذلك الحين، وأن ســـفنهم كانت تجوبها، وتهاجم مراكب التُّجار، وهو ما يثبت أن من العرب المسلمين من لم يردعه دِينُهُ أو عُرْفُهُ حتى يسطو على السفن. وقد يكون هؤلاء من أبناء المناطق الســـاحلية للجزيرة العربية أو من رجال قبائلها الذين هاجروا إلى السواحل الشرقية لأفريقيا، وفرض عليهم ضَنَكُ العيش وصعوبته القيام بذلك.

---

[١] **تحفة النظار**، ص٥٧١.

[٢] **تاريخ أثيوبيا**، منشورات مكتبة الإنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٦م، ص٧٦ - ٧٧.

وفي الوقت نفســه، يشــير ابن بطوطة[1] إلى أن القراصــنة الذين كانوا يقطعون الطريق على الســفن القادمة أو الذاهبة إلى الهند في المحيط الهندي هم من المماليك، دون أن يحدد أي من المماليك يقصد، إلاّ أن التحليل الصحيح أن هؤلاء قد يكونوا من المماليك الذين تمردوا على سادتهم لظُلمٍ ألمَّ بهم، أو الذين هربوا من بيوت أو أراضي ســادتهم، لرفضــهم العيش في عبودية دائمة، واتجهوا إلى البحر الذي وجدوا فيه حريتهم التي فقدوها، وراحوا يسـلبون السـفن التي يجدونها مارة فيه، ويأخذوا كل ما يجدونه عليها باستثناء العبيد المماليك، إذ كانوا يتركونهم لحال سبيلهم؛ لأنهم من بني جنسهم، مثلما يذكر ابن بطوطة[2] الذي يقول في ذلك: ((وعادة هؤلاء السراق أنهم لا يقتلون أحداً إلاّ حين القتال ولا يغرقونه، وإنما يأخذون ماله ويتركونه يذهب بمركبه حيث شاء، ولا يأخذون المماليك لأنهم من جنسهم)).

---

[1] **تحفة النظار**، ص١٦٨.

[2] **تحفة النظار**، ص١٦٨.

ونصل هنا، إلى أن العمل بالقرصنة لم يقتصر على جماعات ذات جنس أو ديانة أو فئة معينة، بل اشتغل بها رجال اختلفت جنسياتهم ودياناتهم، ويمكن القول بعبارة أصح أن الحاجة إلى المال هو من فرض على مثل هؤلاء الهنود والعرب وغيرهم من المسلمين أو المسيحيين الأحرار منهم والعبيد العمل بالقرصنة.

ثالثاً- أماكن تصريف القراصنة لغنائمهم:

إن الدارس لحياة قراصنة المحيط الهندي العامة يجد بأنها تميَّزت بنمط مُعيَّن، فعلى الرغم من أن معظم هؤلاء كانوا يقضون أوقاتهم في البحر بعيدين عن الناس إلاّ أن ذلك لم يمنعهم من الإبحار اتجاه الجزر البعيدة والنزول فيها لتصريف ما يتم الحصول عليه من السفن المنهوبة من مواد غذائية وألبسة ومشروبات ورقيق ومجوهرات يتم بيعها على أهالي هذه الجُزُر، وتذكر المصادر أن جزيرة سقطرى أو إحدى الجُزُر القريبة منها كانت من بين أهم جزر المحيط الهندي التي كثيراً ما كان يفضلها القراصنة[1]، ويلجؤون إليها بعد كل عملية سطوٍ، لموقعها القريب من خط السفن القادمة من السواحل الشرقية للمحيط الهندي، ومن بحر العرب

---

[1] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٨١.

والمتجه إلى البحر الأحمر أو الساحل الشرقي لأفريقيا والعكس، إضافة إلى بُعد هذه الجُزُر عن المدن الساحلية الكبرى الواقعة على الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، مثل: مسقط أو ظفار وغيرهما في عُمان أو حتى الشحر أو عدن في اليمن، حيث من المحتمل أن تكون هناك قوات بحرية خاصة بحكام تلك المدن قد تهدد سلامة سفن هؤلاء القراصنة، مما أجبرهم على الابتعاد عن المناطق الساحلية والتعامل مع أهالي الجزر البعيدة التي ينزلون عليها، وتبادل المصالح معهم بإعطائهم ما يتم نهبه من البضائع مقابل أشياء أخرى يتفقون عليها، أو بيعها عليهم ثم شراء ما يحتاجون إليه من طعام وشراب وملابس وأسلحة، وإصلاح ما خرَّبه البحر من سفنهم وقواربهم في موانئ هذه الجُزُر، وقد وجد القراصنة سهولةً في تعاملهم مع أهالي هذه الجُزُر لاسيَّما سقطرى الذين كانوا يدينوا بالديانة المسيحية، حتى أن مجرد إخبارهم بأن ما معهم اغتنموه من سفن المسلمين فإن ذلك يسعدهم ويشجعهم على شرائه أو المقايضة به، نتيجة لكرههم للمسلمين[1].

[1] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٨٠ – ٨١.

وعلى أية حال، فقد فرضت الأوضاع المعيشية الصعبة على القراصنة قضاء جزء كبير من حياتهم في البحر يجوبونه بحثاً عن سفينة يسلبونها ليعيشوا من ورائها، تاركين أهلهم وأبناءهم في البلاد التي ينتسبون إليها، وقد يكون هناك تواصل بين هؤلاء القراصنة وبين أسرهم؛ ولكن هذا التواصل عادة ما يكون بين حُقب متباعدة قد تصل إلى ستة أشهر أو أكثر من ذلك أو أقل، وهو ما يؤكده ابن المجاور[1] الذي يشير إلى أن القراصنة كانوا ينزلون في بعض الجُزُر التي وجدوا فيها ملاذاً أمناً لهم، ويقيموا فيها لأوقات طويلة قد تصل إلى ستة أشهر، للراحة والتخفيف من عناء البحر ومشاقه وأخطاره، ولتصريف ما معهم، وقد كانوا يستغلون وجودهم بين أهالي هذه الجُزُر ليزاولوا حياتهم الطبيعية التي حُرموا منها في أماكن أخرى، مستفيدين ممَّا معهم من أموال في الأكل والشرب والملبس والمتعة مقابل ذلك المال الذي يصرفون أكثره لمثل هذه الأمور، ومن الطريف أن تلك العلاقة بين القراصنة وأهالي الجزر المذكورة قد تتوتَّر إذا ما قام أحد القراصنة بالسطو على سفينة من سفن أهالي الجزيرة أو قارب من قوارب صياديها،

---

[1] **تاريخ المستبصر**، ص٢٦٨.

مما يضطر هؤلاء الأهالي الذين عرفوا بمزاولتهم للسحر والشعوذة إلى أن يعملوا سحراً لسفينة القرصان، مما يعرقل مواصلة تطوافه في البحر، حتى يعوضهم عمَّا حلَّ بهم من أضرار، وقد بلغ الاعتقاد بسحرهم إلى درجة أنه إذا رُزق القرصان بريحاً مواتية ومساعدة له فإن لديهم القدرة على تغيير اتجاهها، وبذلك يجبروه على إعادة ما نهبه من سفن الجزيرة، ويعتقد أهالي الجزيرة بأن ما كانوا يقومون به من خرافات يجعل جميع القراصنة تحت أمرتهم، لخوفهم منهم، وهم لا يعلمون بأن تواطؤ القراصنة وتعاملهم معهم هو لكي يسمحوا لهم بالنزول في جزيرتهم للراحة، ولتصريف ما معهم من مسروقات قد يجد فيها القراصنة عِبء كبير على سفنهم مما يضطرهم إلى بيعها على هؤلاء.

ويعلق مترجم كتاب ماركو بولو[1] نقلاً عن أبو الفداء صاحب كتاب: " تقويم البلدان "، على أن هؤلاء الأهالي بتعاملهم مع القراصنة يعدون طرفاً رئيساً في عمليات السرقة، أو حتى التشجيع عليها.

---

[1] **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٢٢٦.

والغريب أننا نرى القراصنة هنا مطاردين، في حين نجدهم في مناطق أخرى - قد تكون المناطق التي يعيشون فيها- يمتلكون المراسي والمواني المعترف بها حيث تقف فيها سفنهم التي يهاجمون الناس بها[١]، كما نجدهم في مناطق أخرى يخرجون وبأمر من سلطان دولتهم وسفنه، وعلى رأسهم قيادات تمتلك خبرات ومقدرات على التوجيه والإرشاد والنصح، لمن يخرجون معهم من قُطّاعي الطرق والقراصنة في البحر[٢].

وهو ما يُبين لنا بأن القرصنة البحرية في المحيط الهندي في العصر الإسلامي لم تقم بها عصابات خارجة عن حكامها ودولها فقط، بل قامت بها جماعات منظمة مدعومة من قبل سلاطين وملوك وجدوا في قطع الطريق على السفن المارة في بحارهم واغتنام ما فيها من أموال مصدر دخل اعتمدوا عليه في تسيير شؤون دولتهم المالية.

---

[١] ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص٦٠٤ - ٦٠٥.

[٢] ابن حاتم، **السمط الغالي الثمن**، ص٥٠٦ - ٥٠٧؛ ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص٥٧١.

رابعاً- سفن القراصنة وأسلحتهم:

لقد تبين لنا من خلال السرد التاريخي لأبعاد ظاهرة القرصنة، وأماكن انتشارها؛ أن قراصنة المحيط الهندي استخدموا السفن البحرية المهيَّأة للإبحار لمسافات بعيدة، والقادرة على البقاء في البحر لمدة طويلة، والمتحملة لملوحة البحر، ورطوبته، وأهواله، وجهزوها بكل ما تحتاج إليه من طعام وشراب وعتاد، للبقاء لمدة طويلة في البحر، إلاّ أن المصادر التاريخية التي بين أيدينا لم تسعفنا بتحديد نوعية هذه السفن وسعت حجمها وحمولتها، وأسمائها، ولكن كل ما وجدناه من معلومات عن أسماء السفن التي استخدمها هؤلاء القراصنة هو أنواع معينة، أشهرها:

أ- الطراريد: ومفردها طريدة، وهي نوع من السفن كانت مُخصَّصة لحمل الخيل، وتتسع لحوالي أربعين فَرَساً، وقد عُرف عنها أنها كانت تفتح عادة من الخلف حتى يتسنى للخيل الصعود إلى ظهرها أو النزول منها إلى اليابسة،

كذلك كانت تستخدم لحمل المقاتلة والمُؤَن، إضافة إلى الناس[1]، ونتيجة لما عُرفت به الطراريد من قوَّة واتِّساع فقد استعملت من قبل قراصنة جنوب شبة الجزيرة العربية لاسيما في السواحل اليمنية في السطو على السفن، وفي التهريب[2].

ب- الأجفان: مفرده جفنة - وهي نوع من السفن استخدمها قراصنة المحيط الهندي في التعرض للسفن المسافرة فيه، وكان ابن بطوطة[3] ممن تعرض لخطر مثل هذه السفن، وقد تكون قد اتخذت اسمها من شكل الجفن[4].

ج- البوارج[5]: ومفردها بارجة، وهي سفن حربية كبيرة، عُرفت في المصادر التاريخية المبكرة التي تعرضت لفتح المسلمين لبلاد السند،

---

[1] النخيلي، درويش محفوظ، **السفن الإسلامية على حروف المعجم**، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، ١٩٧٤م، ص٢٩؛ دهمان، محمد أحمد، معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، دمشق، ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م، ص١٠٧.

[2] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٨.

[3] **تحفة النظار**، ص٦٢٠.

[4] شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٩٦، ٢٥٧.

[5] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص ٣٧ – ٣٨.

وقد عربها العرب عن اســم بيرة، وكان أول معرفة العرب بها عند التقائهم ببوارج لصـوص البحر من القراصـنة، ثم اسـتعملها العرب في مياه الهند[1]، وكانت أكثر ما تستعمل بسواحل الهند وسيلان، وأكثر من استعملها القراصنة الهنود والفرس[2].

د- الشـاتوري: وهي سـفن اسـتعملها قراصـنة المحيط الهندي، وكانت تبحر بشـراع أوبمجاديف وهي سريعة تزيد سرعتها على السفن الكبيرة[3].

هـ- الداو: سـفن ذات حجم كبير، بشــراع واحد، لها المقدرة على حمل الكثير من البضائع عند سفرها في البحر، كانت تصنع في كوشين على ساحل الملبار في الهند، وهي عادة بشــراع واحد، ويميل الصــاري بانحدار جهة الأمام من أجل الحفاظ على السـفينة في حالة تعرضــها للأمواج، وقد عدَّل العرب في هذه السـفن حيث جعلوها بصـاريتين، كما قاموا بتسليحها للتفتيش على سفن الأعداء، ونتيجة لِمَا تميَّزت به من قوة ومتانة وسعة استعملها قراصنة المحيط الهندي وبحر العرب كسفن لهم[4].

---

(١) النخيلي، **السفن الإسلامية**، ص١٠.

(٢) انظر: السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص ٣٧ – ٣٨.

(٣) شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٨١.

(٤) شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص١٠٢.

أما عن نوعية الأسلحة التي استخدمها القراصنة فكانت الأسلحة تقليدية المعروفة كالسيوف والرماح والسهام والنشاب[1]، وقد حملوها معهم لإخافة أعدائهم أو للقتال إذا فرض عليهم، ومع ذلك كانت مراكبهم كثيراً ما تتعرض للخراب؛ أما بسبب الرياح الشديدة التي كانت تهب في البحر، أو بسبب ارتطامها بصخور بعض الجزر ذات السواحل الجبلية، أو بسبب تعرضها لهجوم مراكب الدولة، وهو ما جعل القراصنة في المحيط الهندي يتجهون إلى استعمال السفن القوية والكبيرة والقادرة على تحمل كوارث البحر ومشاقه.

[1] المسعودي، **مروج الذهب**، ص١٦٦؛ مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٨.

المبحث الرابع دور حكام عُمان والهند في محاربة القرصنة

لم تكن عُمان البلد الوحيد الذي تضرر من خطر القرصنة ومشكلاتها في العصر الإسلامي، بل تضـرر منها معظم البلدان المطلة على سواحل المحيط الهندي وبحر العرب والخليج العربي، وعلى الرغم من أن البحَّارة والمسافرين عانوا من هؤلاء القراصنة فوق مياه البحار المذكورة فإنهم لم يكونوا مصدر تهديد خطير بالقياس إلى قراصنة البحر المتوسط[(١)]، الذين كانوا يهاجمون الموانئ، ويحرقون السفن بعد نهب ركابها، وقد فرض هذا الخطر على جميع الدول ضرورة القيام بإجراءات صارمة لمواجهته بعد أن عكس نفسه على اقتصادها وأوضاعها المختلفة، ولِمَا سببه من انقطاع في طرق الملاحة البحرية التي تربطها بالعالم، ومن هذا المنطلق تباينت ردود أفعال الدول التي عانت من القرصنة بما فيها عُمان والهند، واختلفت في طرق محاربتها للتخفيف من آثارها.

(١) شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٧٧.

أولاً- دور حكام عُمان في التصدي للقرصنة:

تؤكد المصادر التاريخية التي عدنا إليها في دراستنا هذه أنه كان لحكام عُمان في العصر الإسلامي موقفاً صارماً وشجاعاً تجاه ما كان يقوم به القراصنة في مياه المحيط الهندي، إذ كان لهم الدور الأكبر والأعظم في محاربة القرصنة، لاسيَّما وأنهم كانوا من أكثر الناس تضرراً من هذه الظاهرة بحكم ما شهدته بلادهم من نشاط تجاري بحري، أدَّى إلى كثرة توافد السفن التجارية على موانئهم، فضلاً عن موقع بلادهم الاستراتيجي الهام كهمزة وصلٍ ربطت بلدان المشرق ببلدان المغرب، لوقوعها على خطوط التجارة العالمية التي تفرض على معظم السفن الرسو في موانئها، والتزود بما تحتاج إليه من مُؤَن، بحكم بُعد المسافة بين بلدان تلك السفن، وتوسط بلاد عُمان لها. وقد أقلقت ظاهرة القرصنة حُكَّام عُمان منذ فجر الإسلام، كما أقلقت غيرهم من حكام البلاد الساحلية، فراحوا يضعون نصب عينيهم مهمة محاربتها للحد من أضرارها التي انعكست بشكل مباشر على التجارة وضرائبها التي كانت تُعدُّ من أهم مصادر الدخل الأساسية لحكام عُمان(١).

---

(١) بزرك، **عجائب الهند**، ص١٢٦.

ومن الملاحظ أن قِدَم القرصنة في السواحل العُمانية وغيرها من الأخطار التي عادة ما كانت تأتي من البحر هي التي دفعت: جيفر وعبد ابني الجلندي بن شمس الأزدي - ولاة بلاد عُمان منذ دخولها في الإسلام- إلى أن يعطوا هذه الظاهرة جل اهتمامهم[1]، بعد أن وجدوا فيها ما يمكن أن يؤثر على أمن بلدهم البحري وسمعتها أمام البلدان التي تعاملت معها تجارياً عبر البحر، ويبدو أن صرامتهم مع كل من تُسوّل له نفسه التفكير في قطع الطريق على السفن التجارية المبحرة في مياههم خلقت حالةً من الأمن والاستقرار في المنطقة؛ لإغفال المصادر التي بين أيدينا عن ذكر شيء عن القرصنة فيما بعد، حتى عهد الإمام غسان بن عبد الله الفجحي سنة ١٩٢هـ/ ٨٠٧م الذي منذ أن بُويع بالإمامة في السنة المذكورة، وما قبلها وبوارج المفسدين[2] القراصنة الهنود والفرس تجوب بحار المحيط الهندي، والخليج العربي،

---

[1] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٢٣٣؛ **عُمان في التاريخ**، ص١٠٩.

[2] مؤلف مجهول، **أخبار أهل عُمان**، ص٢١.

ووصل الأمر ببعضها إلى الرسو في أطراف السواحل العُمانية لترقب السفن المارة فيها لمهاجمتها، ونهب ما فيها[1]. وقد كانت أساليب القراصنة هذه من الأمور التي أزعجت الإمام غسان وأقلقته، بعد أن لاحظ أضرارها اليومية على تجارة بلاده، وأمنها واستقرارها البحري، لهذا كان قرار حماية مياه عُمان البحرية من قراصنة المحيط الهندي من أوائل القرارات التي اتخذها الإمام المذكور منذ توليه حكم عُمان، فأمر بتجهيز الجند، وأعداد الزوارق[2] البحرية لملاحقة القراصنة حيثما كانوا في السواحل العُمانية، وفي داخل مياه المحيط الهندي، ويعد هذا الإمام أوَّل من أتخذ الزوارق وسيلة لمحاربة القرصنة[3]، فأعد منها أسطولاً متكاملاً بنواخيذه وبحارته وجنوده وعتاده، بعد أن هيأهم جميعاً ودربهم على الحماية البحرية، ومن المعروف لدينا أن الزوارق هي قوارب صغيرة كان الصيادون العُمانيون

---

[1] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٣٧ - ٣٨، ٤٥، ٦٩.

[2] الزوارق: مجموعة من المراكب العُمانية، عرف منها: البدن، والبتل، والبقارة، والشاحوف، وعادة ما كانت هذه الزوارق تستخدم لصيد السمك، وللأعمال الحربية السريعة. **عُمان في التاريخ**، ص٣٥٠.

[3] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٣٩.

وما زالوا أكثر من يستعملها في البحر لصيد الأسماك. ولكن السؤال الذي يضع نفسه أمامنا هنا: **لماذا استخدم هذا الإمام الزوارق دون غيرها، مع أن هناك سفناً حربية كبيرة كان لها القدرة على ملاحقة القراصنة وطردهم؟**

والإجابة على هذا السؤال يمكن أن نحددها من خلال الصفات التي اتصفت بها هذه الزوارق؛ فبحكم صغر هذا النوع من القوارب وخفته، ولمقدرتها على الإبحار السريع، وفي أي وقت كان، أمر الإمام غسان باستخدامها، إضافة إلى رغبته في توفير أكبر عدد منها في البحر للمراقبة والمطاردة، مما لا يكلفه الكثير من الأموال التي قد تؤثر على بيت مال دولته إذا ما استعمل غيرها من السفن الكبيرة المكلفة مادياً، إضافة إلى خِفَّة انتشار هذه الزوارق، وسرعة تحميلها بالرجال والعتاد، وقدرتها على الهجوم السريع على أي سفينة قد يرونها تابعة للقراصنة، والالتفاف حولها ومحاصرتها، ثم مهاجمتها، أو إجبارها على الفرار.

ويبدو أن نجاح القوات البحرية العُمانية في مهامها هذه شجع الإمام غسان على توسيع أسطوله البحري، ومدَّه بما يحتاج إليه من السفن والقوارب العسكرية الأخرى، لاسيَّما بعد نجاحه في طرد بوارج القراصنة الهنود والفرس، لهذا مد الأسطول العُماني بالشذوات[1] والغرف، وهما نوعان متشابهان من السفن الصغيرة المهيأة لغزو القراصنة البحري، وقد ميَّز هذا النوع من السفن الصغيرة بأنها أخف سيراً، وأسرع جرياً في البحر، وأيسر مؤونة في ذلك العهد[2].

ومن المُسلَّم به، أن ما قام به الإمام غسان من جهود في حماية المياه العُمانية من قراصنة المحيط الهندي هو دليل على ما كان يكنه في قلبه من نية الإصلاح ونشر الأمن والاستقرار في بحار بلاده، ومع ذلك نجد أن قوة بوارج القراصنة وانتشارها في مدة الدراسة لم يكن من السهل التخلص منه بضربة واحدة، بل أن الأمر في حاجة إلى وقت أطول ليتم القضاء عليه قضاء تاماً أو حتى التخفيف منه،

---

[1] مجهول، **أخبار أهل عُمان**، ص٢١.

[2] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٣٩.

إلاّ أن من أكثر الأمور التي وقفت عائقاً في وجه هذا الإمام لتنفيذ مخططه هو توفيره الدعم المادي الذي سيمكنه من بناء الأسطول البحري العُماني وتقويته، لاسيَّما وأنه كان يعاني من عَجْزٍ شديدٍ في مداخل بيت المال (خزانة الدولة)، الذي قد يكون سببه انقطاع وصول السفن إلى موانئ عُمان، وقلة الدخل الجمركي والضرائب التي كانت تفرض على سلع التجار، وركود الأسواق لعدم وصول البضائع إليها، وهو ما دفعه - مثلما تذكر كتب التاريخ - إلى البحث عن مصادر تموين أخرى له ولقواته، حتى يتمكن من إعادة تنظيم أسطوله البحري، وبحكم تأثير القرصنة على التجارة اتجه الإمام غسان إلى التجار، مبيناً لهم ما للقرصنة من انعكاسات على تجارتهم وبلادهم، طلباً منهم مدَّ يَدِ العون له بقرضه مبلغاً من المال يتم أداءَه من بيت المال عندما تعود الأمور إلى طبيعتها، بعد طرد بوارج الهنود التي كانت تطوف حول سواحل عُمان، وقد خصَّ الإمام غسان التجار بذلك الطلب لأنهم كانوا أكثر الناس تضرراً من القرصنة، ومن المؤسف أن هؤلاء التجار اعتذروا عن مساعدته، مبررين ذلك بأمور متعلقة بالخسائر التجارية التي يتعرضون لها بسبب ركود التجارة، مما لن يمكنهم في الوقت ذاته من تقديم يد العون له، حتى يتمكن من تحقيق ما كان يصبو إليه، ومع ذلك تقبَّل الإمام المذكور تلك الأعذار؛ مع أنه لم يقتنع بها،

الأمر الذي دفعه إلى الاتجاه إلى أصحاب الأموال من كبار ملاك الأراضي والمزارعين وأهل الحرث الذين تحججوا أيضاً بعجزهم المالي في تسيير أمورهم، وعبَّروا عن ذلك بأنه ليس في أيديهم شيء مما يكفي لذلك، وعلى الرغم من هذا لم يدخل اليأس إلى قلب الإمام غسان الذي لم يكن أمامه إلاّ الاتجاه إلى كبار رجال الدولة من الوزراء والعمال وأرباب السلطة والمسؤولين فيها عارضاً عليهم مشكلة القرصنة، وما لها من أضرار على سواحل بلادهم التي كانوا على عِلمٍ مُسبق بها، طالباً منهم إقناع أصحاب الأموال من التجار وكبار ملاك الأراضي بدعم مخططه الذي كان قد بدأ به، في حين حث الوزراء والعمال أنفسهم على المشاركة بأموالهم لدعم الأسطول العُماني، على أن يتم تعويضهم من بيت المال، وقد دفعت كثرة الحجج التي أتى بها هؤلاء الوزراء والمسؤولين، الإمام المذكور إلى عزلهم عن مناصبهم، وتعين وزراء وعمال خلفاً لهم[1].

---

[1] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٥١ – ٥٢.

ومن الملاحظ أن موقف كبار التجار، وملاك الأراضي الزراعية، والمسؤولين شجع الإمام غسان - الذي عرف عنه محاربته للظلم، وإقامته لحدود الله - إلى أن يعتمد على نفسه في محاربته للقراصنة، مما جاء بنتائج إيجابية انعكست على حياة الناس؛ فعظمت النعمة على أهل عُمان في عهده، وأطمأن الناس في البر والبحر، وكثرة الخيرات، وعظمت البركات، وبورك لأهل عُمان في زرعهم، وربح التجار، وأخصبت الأرض، وعاشت البلاد حياة خير ونعمة مدة من الوقت خلال عهد هذا الإمام[1].

وقد بلغ من خطورة القرصنة البحرية في عهد الإمام غسان إلى يقف الشارع العُماني موقفاً مؤيداً ومناصراً لِمَا كان يقوم به، وراح مشايخ وعلماء الأمة في عُمان يصدرون الفتاوى الدينية الداعية إلى مناصرته ودعمه بالمال لكي يتصدى لخطر هؤلاء اللصوص الذين عاثوا في البحر فساداً[2].

---

[1] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٥٤،٥٠، ٦٤.
[2] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٥١.

وعلى أية حال، فقد واصل من جاء بعد الإمام غسان من أئمة عُمان كفاحهم ضد القراصنة في المحيط الهندي، وبذلوا الغالي والنفيس لأجل التخلص منهم ومن خطرهم، وتكلفوا الأموال الطائلة لأجل تعزيز قوة الأسطول البحري العُماني الذي كان قد وضع أسسه الإمام غسان، ومن أشهر هؤلاء الأئمة الذين سطر التاريخ أسماءهم من نور في هذا الجانب الإمام المهنا بن جيفر الفجحي اليحمدي الأزدي (ت: ٢٣٠هـ/ ٨٤٤م) الذي بويع بالإمامة سنة ٢٢٦هـ/ ٨٤٠م، وعلى الرغم من المدة الزمنية القصيرة التي حكم فيها هذا الإمام إلاّ أنه ترك بصمات عظيمة في المجال البحري، وفي محاربة القرصنة، بعد أن عزز قواته البحرية في السواحل العُمانية، وفي المحيط الهندي بأسطول ضخم بلغ تعداده ثلاثمائة بارجة حربية مسلحة بالأسلحة العصرية الحديثة بالنسبة لذلك العهد، وتحمَّل جميعها العلم العُماني، وقد شكلت قوته هذه أعظم قوة بحرية كانت تجوب سواحل جنوب شبه الجزيرة العربية، لاسيَّما وأنه قد عززها بقوات برية انتشرت في الثغور العُمانية وموانئها لحمايتها وحماية السفن الراسية فيها من أي وجود للقراصنة[١].

---

[١] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص٨١، ٨٤، ٩٧ - ٩٨.

لقد ظل الأسطول العُماني في المدة المذكورة سيد المحيطات والبحار بفضل ما بذلت من جهود لدعمه والنهوض به وتطويره، مما أدى إلى تأمين خطوط التجارة البحرية التي ربطت عُمان بغيرها، بعد أن تمكَّن من دحر سفن القراصنة التي كانت تتمركز في بعض مناطق المحيط الهندي وجُزُره إلى مناطق وبلاد بعيده، خاصة وأن هذا الأسطول - على ما يبدو- لم يكتفِ بالإبحار في السواحل العُمانية لحمايتها فحسب، بل تعمَّق في مياه المحيط الهندي ليصل إلى بلاد ارتبطت مع عُمان بعلاقات تجارية متينة مثل شبه القارة الهندية. وقد بلغت قوة هذا الأسطول ذروتها في عهد الإمام (الصلت بن مالك بن بلعرب الخروصي) (٢٣٠ - ٢٧٥هـ/٨٤٤ – ٨٨٨م)، الذي أسس قوة بحرية قوية وضخمة سيطرة بشكل كامل على السواحل الجنوبية للجزيرة العربية، وبلغت في إبحارها حتى جزيرة (سقطرى) الواقعة في المحيط الهندي قبالة السواحل اليمنية، والقريبة من القرن الأفريقي،

وقد ظل جزء من هذا الأسطول المكون من مائة بارجة حربية يجوب السواحل الجنوبية من عُمان إلى سقطرى، ومن الملاحظ أن هذه القوة البحرية الضخمة التي كانت تشق عباب المحيط ليلاً ونهاراً وعليها راية عُمان البيضاء كانت سبباً في مغادرة سفن القراصنة من مياه المحيط الهندي خوفاً منها ومن بطشها[١]، لهذا شهدت هذه المرحلة هدوءاً نسبياً لظاهرة القرصنة البحرية في السواحل الشمالية للمحيط الهندي لعدم إشارة المصادر التي بين أيدينا لأي وجود للقراصنة في السواحل العُمانية والجنوبية للجزيرة العربية.

ومهما يكن من أمر، فقد واصل الأئمة العُمانيين اهتمامهم بحماية المحيط الهندي، على الرغم من انفلات الأمن البحري الذي تعرضت له السواحل العُمانية بعد وفاة الإمام الصلت بن مالك، لاسيَّما خلال حكم الإمام راشد بن النضر اليحمدي الذي عرف بسوء سيرته، وانتشار المفاسد، وقطع الطريق في عهده،

---

[١] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص١٠٥، ١٠٧ - ١٠٨.

إلاّ أن هذه الأوضاع لم تستمر طويلاً، فسرعان ما تم عزله، ومبايعة الإمام عزان بن تميم الخروصي سنة ٢٧٧هـ/ ٨٩٠م، الذي في عهده تم إعادة أمجاد القوى البحرية العُمانية، بعد حثه لأسطوله البحري للخروج مرة أخرى إلى مياه المحيط الهندي لتأمينها والحفاظ عليها من أي خطر قد يهدد السفن القادمة أو المغادرة لموانئ بلاده[١]، وقد خلق هذا الإجراء حالة من الطمأنينة في المياه العُمانية ساعدت على عودة الحياة إليها، خاصة بعد أن بَعُدَ عنها خطر القراصنة الذين تعمقوا بسفنهم إلى داخل المحيط الهندي خوفاً من الأسطول العُماني.

وقد دفعت القرصنة البحرية هؤلاء الحُكَّام وغيرهم من العرب إلى القيام بتسليح بعض سفنهم، لاسيَّما المعروفة بـ: **"الداو"** والخروج بها إلى البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي للبحث عن سفن اللصوص لمحاربتها وطردها، ويبدو أن ما تميزت به هذه السفن من سرعة وقدرة على الملاحقة جعلت القراصنة أنفسهم يستعملونها كسفن لهم[٢].

---

[١] السيابي، **عُمان عبر التاريخ**، ص١٤٤، ١٧٢ - ١٧٣.

[٢] شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص١٠٢.

ومن المسلم به، أن قوة وضعف القرصنة كانت تعتمد على قوة وضعف الدولة العُمانية، وأسطولها البحري، فكلما كانت الدولة قوية، والأسطول قوياً أضعف هذا من موقف القراصنة، وكلما كانت ضعيفة زاد هذا من قوة القراصنة، وهو ما تم استنتاجه من خلال دراستنا لتاريخ القرصنة في سواحل المحيط الهندي، وقد شكلت الحقبة الزمنية منذ القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي وما بعدها من أكثر الحقب التي تعرض فيها الأسطول العُماني والدولة العُمانية لنكبات مختلفة، كانت سبباً في عودة نشاط القراصنة إلى المحيط الهندي؛ إذ أنه مع بداية الثلث الثاني من القرن المذكور دخل الأسطول العُماني في صراع مع القرامطة الذين كانوا قد سيطروا على الخليج سنة ٣٣١هـ/٩٤٢م، ومع ذلك تمكن هذا الأسطول من التصدي لأسطول القرامطة وتدميره تدميراً كاملاً، إلاّ أن الصراع الشديد الذي ظهر بين القرامطة والبويهيين على الأراضي العُمانية -

فيما بعد - أدى إلى أن تقوم السفن الحربية البويهيية سنة ٣٥٥هـ/ ٩٦٥م بمهاجمة سفن الأسطول العُماني الراسية في موانئه وتدمير ثمان وتسعين سفينة منها تدميراً كاملاً[١]، مما أثر بشكل كبير على البحرية العُمانية، وهز من مكانتها، حتى أن هذه الخسارة الفادحة في قوات عُمان البحرية، وما شهدته البلاد من صراعات بين القوى المتناحرة حول حكم عُمان، وانشغال الحكام بما هم فيه من خلافات شجع القراصنة على العودة إلى نشاطهم مرة أخرى في مياه المحيط الهندي، وهو ما لحظناه من خلال الإشارة التي أوردها لنا المؤرخ والرحالة بزرك[٢] على لسان أحد الربابنة الذين تعرضوا لخطر القراصنة في البحر في القرن المذكور، وذلك عندما هاجمتهم سبعون بارجة من بوارجهم، وتحديداً بين كلة وعُمان، ويُبين لنا هذا العدد الكبير لبوارج القراصنة أن الأمور في المدة المذكورة كانت في حالة تفلت كامل، مما شجع هؤلاء اللصوص على الخروج إلى البحر، والتعرض للسفن التجارية المسافرة إلى عُمان دون خوف من حكامها وأساطيلهم البحرية التي كانت منشغلة بما هم فيه من صراعات وفتن.

---

[١] مايلز. س. ب، **الخليج وبلدانه وقبائله**، (د. ن)، مسقط، ١٤٠٣هـ/١٩٨٢م، ص١١٢- ١١٣، ١٢٢ - ١٢٣، ١٢٤ .

[٢] **عجائب الهند**، ص١٢٦.

وخلاصـــة القول، أنـه من خلال مـا جـاء في المؤلفات التاريخية وكتب الرحلات التي أرَّخت لتـاريخ عُمـان البحري والمحيط الهنـدي، - الطريق الرســمي لخطوط التجارة والسـفر إلى الهند - مثل مؤلفات الرحالة الإيطالي ماركو بولو (ت: ٧٢٥هـ/ ١٣٢٤م)، والرحـالـة المغربي ابن بطوطـة (ت: ٧٧٩هـ/ ١٣٧٧م) وغيرهما، يتبين لنا أن حركة القراصــنة في المحيط الهندي في العصــر الإســلامي لم تفتر، ومع هذا يكشــف لنا النشــاط التجاري المزدهر الذي شــهدته العلاقة بين عُمان والهند في مدة الدراسـة، وما صـحبها من تبادل مستمر لأنواع البضـائع والسـلع التجارية التي كانت تصل بشكل دائم إلى موانئ الدولتين؛ أن هناك دوراً كبيراً وعظيماً قام به بعض حكام عُمـان والهنـد في محـاربـة القراصـــنـة - الـذين ورد ذكرهم في مؤلفـات الرحـالـة المذكورين -، أدى إلى تأمين خطوط التجارة البحرية، وتســهيل تجارة العبور بينهما، ومن العجيب أن المصادر التاريخية

قد غفلت عن ذكر ذلك الدور، لاسيَّما من القرن الخامس إلى القرن العاشر الهجريين/ الحادي عشر إلى السادس عشر الميلاديين، إلاّ أن استنتاجنا هذا حول موقف حكام عُمان من القرصنة ومحاربتها وحماية المحيط الهندي – رغم عدم ذكر المصادر لذلك - جاء من خلال الإشارات البسيطة التي أوردتها المصادر نفسها حول التبادل التجاري النشط في ذلك العصر بين الدولتين العُمانيَّة والهندية، مما يؤكد لنا أن هناك موقفاً صارماً من قبل حُكام عُمان تجاه هذه الظاهرة، لم تشر إليه كتب التاريخ التي انشغل مؤلفوها في تدوين التاريخ السياسي دون غيره بسبب ما كان دائراً في عُمان من صراعات دامية وفتن بين حُكامها وقبائل المنطقة، أو بين القوى المتناحرة التي كانت طامعة في السيطرة على هذا القطر العربي الذي عرف بموقعه الاستراتيجي الهام وخيراته، لذلك تسبب هذا النقص في المعلومات في إحداث فجوة تاريخية وفراغ لن تملئه سوى الكتب والمخطوطات التاريخية العربية العُمانية والإسلامية والأجنبية التي لم ترَ طريقها إلى النور إلى الآن، وما زالت في خزائن الكتب العربية والعالمية العامة والخاصة، وبظهورها قد تتكشف لنا العديد من المعلومات التي عن طريقها نستطيع أن نسدَّ الهوة التاريخية التي تتمثل في تكملة أحداث تاريخ عُمان البحري، والقرصنة، وموقف الحكام منها،

وتحديداً من القرن الخامس إلى القرن العاشـر الهجريين/ الحادي عشـر إلى السـادس عشـــر الميلاديين، لاســيَّما وأن كتب التاريخ المتأخرة التي دونت عن تاريخ عُمان الإســلامي، تبرز دور هذا الأســطول مرة أخرى في حماية المياه العُمانية من الغزاة واللصـوص الذين كثيراً ما كانوا يحاولون مهاجمة سـواحل المنطقة وبسـط سيطرتهم عليها، فكانت السـفن الحربية التابعة للأسـطول العُماني لهم بالمرصـاد، وتحديداً في عصــر دولة اليعاربة التي تأسـسـت سـنة ١٠٣٤هـ/ ١٦٢٤م، ودولة البوسـعيد التي تأسست سنة ١١٥٧هـ/ ١٧٤٤م، ومازالت محافظة على أمجاد العُمانيين البحرية حتى يومنا هذا[١].

ثانياً- موقف حكام الهند وتجارها من القرصنة:

كانت بلاد الهند أيضـاً أكثر من تضـرر من خطر القرصـنة قبل غيرها، خاصـة وأن معظم من كـانوا يقومون بمثل هذه الأعمال هم من الهنود أنفســهم، أو من البلاد المجاورة لهم، ومع أننا لم نجد في المصــادر التي بين أيدينا ســوى إشــارات محدودة ومتأخرة حول محاربة ملوك الهند للقراصنة في البحر،

[١] عن هذا الأسطول في عصر دولة اليعاربة ودولة البوسعيد، انظر: **عُمان في التاريخ**، ص ٣٢٩ - ٣٣٧.

إلاّ أن تلك الإشارات اليسيرة على قلتها دليلاً على أن هناك رفضاً ومحاربةً شديدةً لهذه الظاهرة من قِبَل ملوك الهند منذ القدم، لِمَا لها من عواقب وأثار انعكست على سمعت هذه البلاد وتجارتها، وممن ورد ذكره في المصادر من ملوك الهند الذين حاربوا القرصنة في سواحل المحيط الهندي، ووقفوا موقف صارم منها في الحقبة المتأخرة من التاريخ الإسلامي: السلطان عمود، أعظم ملوك كجرات (٨٦٤ - ٩١٧هـ/ ١٤٥٩ – ١٥١١م) الذي أعد أسطولاً ضخماً أخضع به القراصنة الذين بلغوا سواحله ما بين عامي ٨٥٧ و ٨٧٤هـ/ ١٤٥٣م و ١٤٦٩م[١]، والسلطان محمود الذي كان من خلفاء السلطان محمد البهمني الأقوياء (ت: ٨٩٦هـ/ ١٤٩٠م)، وقد كان من أشد من حارب القرصنة، بعد أن أزعجته سيطرة بهار الكيلاني زعيم القراصنة على موانئ كجرات، ونهبه لأموال التجار وبضائعهم، ونشره للفوضى، وإرعابه لسكان هذه الجزيرة وتجارها وملاحيها وصياديها، وقد دفع هذا الأمر السلطان محمود إلى تجهيز أسطول بحري كبيرة قوامه ثلاثمائة سفينة حربية هاجم بها القراصنة وقضى عليهم بعد أن ألقى القبض على

---

[١] **عُمان في التاريخ**، ص٧٩، نقلاً عن: Mookerji, r. k, Indian Shipping, p. ١٤٣ .

زعيمهم الكيلاني، ويبين لنا حجم هذا الأسطول أن القراصنة في هذه المنطقة شكلوا قوة ضاربة لم يكن يستهان بها[1]، في حين يذكر لنا ابن بطوطة[2] أن سلطان سيلان أيْرِي شَكَرْوَتي - وكان من المفسدين - عندما تخرج سفنه التجارية المحملة بأنواع البضائع مسافرة إلى اليمن كان يأمر بالاستعداد لخروجها، ويحشد الرجال والعتاد لحمايتها من خطر اللصوص، كما كان نواخيذ وبحارة بلاده يخرجون بأنفسهم لحماية مراكبهم عند إبحارها في المحيط الهندي، ونلاحظ هنا بأن أساليب هؤلاء الحكام اختلفت في محاربتهم للقرصنة، مما قطع المجال أمام القراصنة لمهاجمة السفن المبحرة في عرض البحر، ودفعتهم إلى الابتعاد عنها.

وعلى الرغم مما شهدته بعض أقاليم بلاد الهند من جرائم سرقة ونهب بالقوة لأموال التجار والميسورين إلاّ أن ذلك لم يكن برضا حكامها الذين وقفوا من هذه الجرائم السيئة موقف الرافض، وقد دفعتهم مثل هذه الأعمال إلى أن يصدروا الأحكام الصارمة

---

[1] الندوي، **تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية**، ص١٦٦.
[2] **تحفة النظار**، ص٦٠٥.

والشـــديدة بحق من يقومون بمثل هذه الجرائم تصـــل إلى حد القتل للســـارق وقاطع الطريق[١]، مما يظهر لنا صدق نيتهم في مجابهة هذه الظواهر السيئة التي عانى منها المجتمع الهندي في البر والبحر.

وعلى أية حال، فقد بلغ الأمر ببعض مُلاَّك الســـفن التجارية الكبرى والربابنة والنواخيذ الهنود - عندما لا يجدون الحماية من الدولة - إلى الاعتماد على قوتهم وما معهم من بحارة وركاب في الدفاع عن أنفسـهم في حالة تعرضـهم لأي هجوم من قبل القراصنة، لذلك كانوا يُلحقون بسفنهم رجال كانت لديهم خبرة ودراية بفنون الحرب، ومقدرة على المواجهة والقتال، ويذكر ابن بطوطة[٢] أن الســـفن المعروفة بـــــــ: **"الجاكر"** التي كان قد سافر بها في مياه المحيط الهندي كانت تضم عدد من المقاتلين الأشـــداء منهم خمســـون رامياً، وخمســـون من المقاتلة الحبشـــان، مهمتهم حماية هذه السفينة في أثناء إبحارها من أي هجوم قد تتعرض له من قبل القراصنة في أي لحظة، في حين ضمَّت أكبر سفن المحيط الهندي

---

(١) بزرك، **عجائب الهند**، ص١٤٤، ١٥٢.

(٢) **تحفة النظار**، ص٥٦٣ - ٥٦٤.

وأضـخمها المعروفة بــــ: " **الجنك** " ألف رجل، منهم البحرية سـتمائة، والمقاتلة من الرماة وأصحاب الدرق والجرخية الذين يرمون بالنفط أربعمائة، إضافة إلى ما يتبعها من سـفن حماية أخرى تعرف بــــ: **النصـفي والثلثي والربعي** للدفاع عنها في حالة تعرضـها لأي هجوم[١]، مما يظهر لنا مدى خطر هؤلاء القراصـنة، وما كان يُدفع من أموال طائلة تبذل لتأمين السفن، ولاستئجار الرجال والعتاد لمحاربتهم.

ومن خلال كل ذلك يمكن القول، إن المحيط الهندي شــكّل عبر التـاريخ همزة الوصــل التي ربطت عُمان بالعالم، لاسـيَّما بالبلاد ذات الحضــارات العريقة، والثقل التجاري الكبير مثل الهند والصــين وشــرق أفريقيا وغيرها، حتى أنها أثَّرت وتأثرت بتلك الحضــارات وتاريخ شــعوبها، فضــلاً عن التفاعل التجاري الذي قام بين عُمان والهند تحديداً، وحركة السـفن النشـطة والمسـتمرة بين موانئها التي كانت سـبباً في أن تصــبح خطوط التجارة التي ربطت الدولتين ببعضــها محطً أنظار المتربصــين واللصوص والسرّاق الطامعين في قطع الطريق على السفن

---

[١] للمزيد من التفاصيل عن هذه السفن الفخمة انظر: ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص٥٧٦.

واغتنام ما فيها من أموال وبضـــائع، حتى إن هؤلاء اللصـــوص القراصـــنة كانوا يترقبون لحظات الضعف والفوضى سواءً في الهند أو في عُمان لكي يقوموا بنشاطهم ضد أي سفينة مبحرة في المياه العُمانية أو المياه الهندية أو غيرها.

وفي الوقت نفســه، وجدنا إن القرصــنة في المحيط الهندي لم تكن قاصــرة على السُّــراق واللصــوص وقطاع الطرق والمجرمين فقط، بل زاولها بعض حُكام البلاد الهندية والبلاد العربية، وصارت مصدراً من مصادر دخلهم ودخل دولهم الأساسية، حتى شـكّل قراصـنة المحيط الهندي في العصـر الإسـلامي قوة لا يسـتهان بها، لِمَا امتلكوه من ســفن ورجال وعتاد قد لا تملكه دولة لها كيانها وأراضــيها وجيشــها وثرواتها.

لقد كانت القرصنة البحرية من أكثر ما يعكّر صفو بال حكام عُمان والهند، ويؤثر في تواصل العلاقات التجارية بينهما، لِمَا يؤديه قطع الطريق والبسط على السفن من ركود في الحركة التجارية بين البلدين، أو توقفها في بعض الأوقات،

ويتسبب في نتائج سلبية على اقتصاد الدولتين، حتى أصبحت القرصنة في المحيط الهندي واقع لا يمكن التقليل منه، أو التهاون به، ومع ذلك لم يكن ليشكل خطراً عظيماً، وإلاّ لما نشطت التجارة في البلدان التي تطل موانئها على شواطئ المحيط الهندي، ولما نشطت تجارة عُمان أو الهند مع دول جنوب شرق آسيا، ودول الساحل الشرقي لأفريقيا، والدول المطلة على شواطئ البحر الأبيض المتوسط وموانئها مثل الإسكندرية وغيرها.

ومع ذلك، شكّلت القرصنة البحرية في المحيط الهندي هاجس وهم كبير وقع على عاتق كل من تولى حكم عُمان منذ دخولها الإسلام، وقد أدى حكام عُمان في القرون الأولى للهجرة الدور الأعظم في هذا الجانب، مما كلفهم الكثير من الأموال والعتاد لبناء قوة بحرية عظيمة يستطيعون من خلالها مجابهة أي قوة بحرية قد تتعرض لسفن بلادهم التجارية أو سفن البلدان التي تعاملت معهم تجارياً، في حين إن هناك جهوداً لا يمكن إنكارها صدرت من قبل بعض زعماء وحكام الهند لمحاربة القرصنة في السواحل الهندية، وفي مياه المحيط الهندي نفسها، وعلى الرغم من بساطة المعلومات التي تحدثت عن ذلك، إلاّ أن ما رصدناه على قلته يعد دليل على تلك الجهود التي بذلوها لصد ذلك الخطر.

وعلى أية حال، فقد وجدنا بأن هناك شــحة في المعلومات التي يمكن أن نســتفيد منها في موضـوع القرصـنة، لاسـيَّما من القرن الخامس إلى القرن العاشـر الهجري/ الحادي عشر إلى السادس عشر الميلادي، ولا يعني هذا أنه لم يكن هناك قرصنة أو أنها توقفت في المحيط الهندي والســواحل العُمانية، كما أنه لا يعني أنه لم يَعُد هناك محاربة لها من قبل حكام وأئمة عُمان بل على العكس من ذلك، فقد كانت هناك قرصــنة، كما كانت هناك مقاومة شـديدة لها من قبل هؤلاء الحكام، والدليل على ذلك ما جاء في كتب البحارة والرحالة، إلاّ أن المشــكلة تتمثل في عدم تدوين كتب التاريخ لدور هؤلاء الحكام، لانشـغالها بتدوين الأحداث السـياسـية المتسـارعة التي شـهدتها عُمان خلال المدة التي ذكرناها ســلفاً، في حين نجد أن الجانب الأخر من ســواحل جنوب الجزيرة العربية الغربية (سواحل اليمن)

شـهدت نشـاط تجاري كبير، واجهه ظهور جماعات متعددة من لصـوص البحر الذي كانوا يتربصـــون بالســفن المتجهة إلى الموانئ اليمنية أو المغادرة لها لســطو عليها ونهبها، ومن العجيب أن المعلومات التي تناولت هذا الظاهرة توافرت في المصـــادر التاريخية المتأخرة من العصــر الإســلامي بعكس ما جاء عن القرصـــنة البحرية في السواحل العُمانية المبكرة من القرون الإسلامية الأولى.

الفصل الثالث

القرصنة البحرية في السواحل اليمنية في العصر الإسلامي

توطئة

من المعروف تـاريخياً عن اليمن أنـها تطـل علـى بحرين من أهم بحـار العالم، هما البحر الأحمر (القلزم) وبحر العرب الذي يعد جزء من المحيط الهندي، وتأتي أهمية البحرين المذكورين كونهما يمثلان أهم طرق الملاحة البحرية العالمية عبر العصور، فموقع اليمن على مضـيق باب المندب في الجزء الجنوبي الغربي من القارة الأسـيوية عند ملتقى البحر الأحمر وبحر العرب، أعطى لها أهمية إســتراتيجية واقتصــادية وتجارية، وقد فرض هذا الموقع الإســتراتيجي على جميع الســفن القادمة من جنوب شــرق آســيا وبلاد الهند والســاحل الشــرقي الجنوبي لأفريقيا المرور بالمياه اليمنية لوقوعها على خط التجارة العالمي المتجه شــمالاً إلى الحجاز وبلاد الشــام ومصــر وشـمال غرب أفريقيا التي تنقل منها البضـائع التجارية إلى البلاد الواقعة شـمال البحر المتوسط (بحر الروم) وإلى غيرها،

كما أعطى هذا الموقع نفسه لليمن أهمية تجارية ساعدت على أن تصبح من أهم مراكز الثقل التجاري، ومن أهم مواقع التموين للسفن القادمة من بلاد الهند وغيرها، إذ كانت هذه السفن تمر باليمن لتتمون بما تحتاج إليه من ماء وغذاء، وللحصول على قسط من الراحة حتى تتمكن من مواصلة رحلتها إلى البلاد المتجهة إليها، كما تقف بعض السفن في الموانئ اليمنية لإصلاح ما خرب فيها بسبب شدة الرياح، وقوة تدفق الأمواج وغير ذلك.

وقد كانت حقبة التاريخ الإسلامي المتأخرة من أكثر المراحل التي انتعشت فيها التجارة اليمنية الداخلية والخارجية وتحديداً من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري/ الثاني عشر إلى السادس عشر الميلادي، إذ شهدت فيها الموانئ اليمنية حركة نهوض تجارية قوية، لاسيَّما بين اليمن ومواقع الثقل التجاري العالمي في ذلك الحين في جنوب شرق آسيا أو بين اليمن وموانئ البلاد القريبة منها الواقعة على الساحل الشرقي لأفريقيا كموانئ مصر والسودان والحبشة وغيرها وذلك بعد أن لقيت التجارة عناية خاصة

واهتمام كبير من قبل ملوك الدول الذين حكموا اليمن في المدة المذكورة، مثل ملوك الدولة الأيوبية والدولة الرسـولية والدولة الطاهرية الذين راحوا يسـهلون ما يمكن تسهيله للتجار، ويخفضون لهم في الضرائب، ويحسنون استقبالهم واستضافتهم عند وصـولهم إلى اليمن، ويوفرون لهم مواقع الإقامة ليرغبوهم في التجارة مع اليمن، إلاّ أن أكثر ما كان يعكر صفوَ هذه التجارة ما كان يقوم به لصوص البحر من القراصنة الخارجين عن سـيطرة الدولة من أعمال نهب واغتصـاب لسـفن التجار في عرض البحر، مما جاء بنتائج عكسية على هذه التجارة التي كانت تتعرض لحالات كساد في المدة المذكورة التي يشتد فيها خطر القراصنة، علماً بأن تقطع هؤلاء للسفن التجارية وغيرها كثيراً ما كان لقوة الدولة على السواحل اليمنية دوراً فيه؛ فكلما ضعفت الدولة وخفت رقابتها على البحار كلما زاد السطو على السفن، وهو ما جعل من القرصنة ظاهرة كان بروزها واختفائها مرهون بقوة أو ضعف الدولة وحكامها.

إن موضـوع القرصـنة البحرية في مياه اليمن من المواضـيع المهمة التي هي في حاجة إلى دراســـة معمقة لمعرفة بداياتها الأولى ودوافعها الحقيقية، ومن يقوم بها، والجهات الممونة لها، وانعكاســـات ذلك التموين على ركود التجارة البحرية خلال بعض الحقب التاريخية، لانخفاض معدل الســـفن القادمة إلى موانئ اليمن، وتعد هذه الدراسة استكمالاً لدراسة تاريخ القرصنة البحرية في سواحل جنوب الجزيرة العربية والمحيط الهندي وبحر العرب وبحر عُمان الذي تناولناها في الفصل السابق.

المبحث الأول أبعاد ظاهرة القرصنة في السواحل اليمنية ومراحل تطورها

تُعدُ القرصـــنة البحرية من المشـــكلات التي بُليت بها اليمن منذ أمدٍ بعيد، وقد انعكس اشـتدادها في أوقات محددة على حركة التجارة فكانت سـبباً في ركودها، وقد وجد القراصــنة في ســواحل اليمن المفتوحة والطويلة، وفي المراكب المحملة بأنواع البضـائع القادمة إليها أو المغادرة منها خير وسيلة للعيش بعد مهاجمتها وسلب ما فيها من بضـائع وأموال، وقد كلفت أفعال القراصنة المتهورة حكام اليمن وتجارها الأموال الكثيرة، ودفعتهم - ليس على مستوى اليمن بل على مستوى البلدان المتضـررة - إلى ضرورة إيجاد حلول لمن يقطعون الطريق على السفن لردعهم عمّا يفعلونه من أعمال قد يتضرر منها اقتصاد هذه البلدان.

أولاً- عوامل انتشار القرصنة البحرية:

لم تعرف اليمن القرصنة البحرية خلال مدة التاريخ الإسلامي إلاّ بعد أن تجمعت هناك العديد من العوامل التي ســاعدت على وجودها، ومن الطبيعي أن تكون عمليات السـطو على السـفن في البحر قد انتشـرت قبل ذلك الوقت مع أن المصــادر التاريخية التي بين أيدينا لم تذكر ذلك

ولو حتى من باب الإشـــارة، لهذا من خلال دراســتنا لهذه الظاهرة وتحديداً في المدة المذكورة التي عرفت بكثرة صــــراعاتها نجد أن هناك العديد من العوامل التي كانت ســبباً رئيســاً في معاناة اليمن من القرصـــنة، وليس معنى هذا أنه لم يكن هناك قطعاً للطريق في البحر فيما ســبق؛ بل على العكس من ذلك، فقد تكون هناك حالات ســطو تعرضـــت لها بعض الســفن، كما قد تكون هناك جماعات عاشـــت على ذلك؛ ولكنها حالات نادرة - على ما يبدو- لم تدونها المصـــــادر التاريخية التي أهملت ذكر ذلك لاهتمامها بتدوين ما كان يحدث من خلافات ســياســية كانت تشــغل الناس أكثر من غيرها، وهو ما تميزت به مؤلفات المؤرخين المســلمين وغيرهم في العصـــر الإسلامي، ومن الملاحظ أن ركود اليمن تجارياً بسبب تلك الخلافات وقلة عدد السفن القادمة إلى موانئها في المدة الســابقة لمدة الدراســة لم يشــجع اللصــوص على ركوب البحر، كما لم يجعل للقرصنة رواجاً ولا أهمية بينهم، علماً بأنه من خلال دراستنا لما جاء في المصـــادر وجدنا بأن من كان يقوم بمثل هذه الأعمال هم أفراد قدموا من البلدان القريبة أو المحيطة باليمن،

ولم يكونوا من اليمنيين أنفسهم، ويبدو أن معظمهم كانوا من سكان البلدان الساحلية التي ارتبطت مع اليمن بعلاقات تجارية، لمعرفتهم بخطوط التجارة، وموعد خروج السفن، وعدد بحارتها، وما تحمله من أموال، وهو ما تؤكده المصادر[١]، ولا يعني هذا أنه لم يكن هناك قراصنة يمنيين، ولكن قد يكونوا قليلين مقارنة بغيرهم، لأسباب مختلفة منها: قوة الوازع الديني والأخلاقي الذي يحرم على المسلم إفزاع الآمن وإخافته بقطع الطريق عليه، والخشية من ركوب البحر، والخوف من عقاب الدولة، وهو ما جعل ذلك من أكثر الأسباب التي منعت أهل اليمن من قطع الطريق على السفن وسرقتها، ومن هنا يمكن أن نعيد عوامل انتشار القرصنة البحرية إلى الآتي:

١- الظروف المعيشية الصعبة التي كان يعيشها أهالي بعض المناطق الساحلية على الساحل الأفريقي، لدرجة يتحول فيها بعض الصيادين الفقراء إلى لصوص، بعد أن يعجزوا عن العيش من وراء الصيد في البحر.

---

[١] ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص١٦٨، ٦٢٠ – ٦٢١.

٢- ازدهار حركة النقل البحري في اليمن التي شـــبهها بعض المؤرخين بجبل طارق الشـرق[١]، لموقعها الهام، ولكثرة توافد السـفن إلى موانئها من الغرب والشرق عبر مضيق باب المندب الإستراتيجي.

٣- ضعف الإجراءات الأمنية في البحار اليمنية لفشل بعض سلاطين الدول التي حكمت اليمن من مراقبة ســواحلها الطويلة، أو التعمق فيها إلى الداخل؛ لعدم امتلاكهم أسطول بحري كبير مهيئاً تهيئة عسكرية، تكون مهمته حماية السفن من اللصـــوص، وحتى لو وجد فإنه لم يكن قادراً على التعمق في البحار لمطاردة هؤلاء، أو مراقبة الساحل اليمني الطويل.

٤- انتشـــار الجزر المهجورة والمعمورة في مياه البحر الأحمر (القلزم) وبحر العرب التي ســاعدت على أن تكون ملاذاً آمناً للقراصـــنة، ومكاناً لتخزين مســروقاتهم، وأوكاراً لمهاجمة الســفن التجارية المارة في البحر، وهو ما يؤكده القلقشندي[٢] الذي أشار إلى أنه قد وجد في جزر القلزم قوم يعترضون السفن وينهبونها.

---

(١) Water Field : **Sultans of Aden** , Jon Muray , London , ١٩٦٨ , p . ٥٢

(٢) **صبح الأعشى**، ج٣، ص٥٢٠، ٥٢٤.

٥- عدم تعامل بعض حكام اليمن بصـــرامة مع القراصـــنة الذين يتم إلقاء القبض عليهم، بتطبيق أحكام الشـــريعة الإســـلامية عليهم، لأســـباب قد يكون منها رغبتهم في أتباع أسلوب اللين معهم عسى أن يؤدي ذلك إلى توبتهم[١]، على الرغم من أن ديننا الإسلامي الحنيف حرم قطع الطريق، ووضع الأحكام التي تطبق على من يقوموا بمثل هذا العمل الذي يفزع الناس وينشر الرعب بينهم، ويمنعهم من السفر أو العمل في التجارة البحرية.

٦- ضـعف الوازع الديني عند من يقوموا بمثل هذه الأعمال، أو عدم وجوده لأن أكثر من عملوا في قطع الطريق كانوا - على ما يبدو - من غير المسلمين من أفريقيا والهند[٢]، وعدد قليل لا يذكر من المســلمين[٣]، الذين كان لبعدهم عن الإســلام وتعاليمه، وحالتهم المعيشــية الصــعبة دور في خروجهم إلى البحر للتكسب والعيش.

---

[١] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٥، ٢١٧.

[٢] **تحفة النظار**، ص١٦٨.

[٣] **تحفة النظار**، ص٥٧١.

٧- نجاح معظم عمليات القرصــنة، وهو ما شــجع على تكوين عصــابات تجوب البحر وتترقب سير السفن لمهاجمتها ونهب ما فيها.

٨- توافر الإمكانيات المادية لدى القراصنة، والمعدات القتالية من أسلحة متنوعة، وســفن مختلفة[١]، وخبرة في معرفة أماكن ســير هذه الســفن، واتجاه الرياح والنجوم، للسير في البحر ليلاً ونهاراً دون خوف منه أو الضياع فيه.

٩- سـهولة ترويج المسـروقات وبيعها في بعض الجزر القريبة من اليمن[٢]، وهو ما شجع القراصنة على المغامرة دوماً بعد أن شعروا بقيمة ما كانوا يحصلون عليه من أموال، مما ســاعدهم على العيش وشــراء الســفن والأســلحة التي شجعتهم على الاستمرار في القرصنة[٣].

---

(١) مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢٢٤.

(٢) ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص٢٦٨.

(٣) تم الحديث عن تلك الأسباب وبشكل أوسع عند الإشارة إلى أسباب انتشار القرصنة البحرية في السـواحل العُمانية والمحيط الهندي في الفصـل الثاني، مع إضــافة بعض المعلومات بحكم طبيعة اليمن البحرية.

ثانياً- تطور القرصنة البحرية في السواحل اليمنية:

تؤكد المعطيات التاريخية التي بين أيدينا أن القرصـــنة لم تشــكّل عائقاً بوجه التجارة البحرية، لاسـيَّما خلال مدة الدراســة وتحديداً القرون المتأخرة من العصــر الإســلامي في اليمن، وهي مدة طويلة عرفت بازدهار تجارتها، وانتشــار ســفن القراصــنة فيها، علماً بأن القرصــنة البحرية في الســواحل اليمنية كانت عبارة عن ظاهرة كثيراً ما تبرز وتنتشر في أوقات وتقل أو تختفي في أوقات أخرى، على الرغم مما تسببه من أزمات يتضرر منها التجار.

وعلى ما يبدو أن اليمن عرفت القرصــنة منذ مدة ســابقة لمدة الدراســة مع عدم إشارة المصادر التي بين أيدينا إلى ذلك، لأسباب ذكرناها سابقاً، ومما يؤكد ما ذهبنا إليه حول قدم ظاهرة القرصنة في السواحل اليمنية تعرض بحار بعض البلاد العربية القريبة من اليمن أو التي هي على صــلات تجارية معها للقرصــنة، لاســيّما البلاد المطلة على ســواحل البحر الأحمر مثل مصــر والحجاز، وبلدان الســاحل الشــرقي لأفريقيا، والبلدان المطلة على بحر العرب التي كانت من أكثر البلاد تعرضاً للقرصنة لوقوعها على الخطوط البحرية لتجارة التوابل،

وهو ما جعلها عرضـــة لخطر هذه الجماعات المتقطعة في البحر منذ القرن الخامس الهجري/ الحادي عشـر الميلادي وما قبله، لاسـيَّما خلال مدة حكم الفاطميين لمصـر ومن جاء بعدهم من الأيوبيين ثم المماليك[١]، وعلى اعتبار أن اليمن جزءاً من البلاد العربية وتربطها بها علاقات إقليمية وتجارية بحكم الموقع الجغرافي لها على باب المندب المدخل الرئيسي للسفن القادمة إلى البحر الأحمر والمغادرة منه فيبدو أن مياه اليمن وجزرها الكثيرة المنتشـــرة في البحر كانت مليئة أيضـــاً بالقراصـــنة[٢]، وقد ســاعدت الفوضـــى الســياســية التي عاشــتها اليمن في القرنيين الخامس والســادس الهجريين / الحادي عشـر والثاني عشـر الميلاديين القراصـنة على أن يجدوا لأنفسـهم موقع قدم في المياه اليمنية لمزاولة نشــاطهم لانشــغال الحكام عنهم، لاسـيَّما حكام آل زريع في عدن (٥٣٢ - ٥٦٩هـ / ١١٣٧- ١١٧٣م)

---

[١] لمزيـــد من التفاصيل عن القرصنة في البحر الأحمر انظر: الأشقر، محمد عبد الغني، **تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي**، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩م، ص٤٠ - ٥٩، ٦٨ - ١٠٥.

[٢] **صبح الأعشى**، ج٣، ص٥٢٠، ٥٢٤.

الذين لم تمكنهم الصـــراعات الداخلية من التصـــدي لهؤلاء أو حتى إبعادهم عن السـواحل اليمنية، فضـــلاً عن عدم امتلاكهم أسـطول بحري يمكنهم من القيام بهذه المهمة، لهذا عندما دخل بنو أيوب اليمن سـنة ٥٦٩هـ / ١١٧٢م كان من بين أهم أهدافهم تأمين خطوط التجارة البحرية القادمة من الشرق عبر البحر الأحمر إلى اليمن والحجاز وبلاد الشام ومصر، وذلك بعد أن برزت مشكلة القرصنة في سواحلها، التي لم تعد تقتصـر على لصـوص البحر بل أمتد لتقوم به جماعات وصـفهم ابن جبير[١] بأنهم من نصـارى الشـام، وقد يكونوا هم أنفسـهم من عرفوا في التاريخ بالصـليبيين الذين توغلوا في البحر الأحمر، وأخذوا في قطع الطريق على مراكب الحجاج، وسفن التجار القادمة من اليمن إلى مصر والاستيلاء على شحناتها ثم إحراقها، لهذا كان أول ما فعله الملك المعظم شـمس الدين توران شـاه بن أيوب (٥٦٩ - ٥٧٠هـ / ١١٧٣- ١١٧٤م) عند دخوله اليمن أنه سـعى إلى محاربة القراصـنة في محاولة لأبعادهم عن المياه اليمنية، بعد أن اشتد خطرهم[٢].

---

[١] أبو الحسـن محمد بن أحمد بن جبير، **رحلة ابن جبير**، دار الكتاب اللبناني، بيروت، (د. ت)، ص٧٥.

[٢] ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص١٤١.

وعلى ما يبدو أن توران شـــاه تمكن بأســـلوبه هذا التخفيف من هذا الخطر، ولم يقضِ عليه قضــاءً تاماً؛ بدليل احتفاظه بعدد من السـفن المعروفة بالشـواني التي قاتل بها القراصنة في سواحل اليمن بعد خروجه منها[1]، وقد ظلت هذه السفن راسية في ميناء عدن حتى دخلها ســيف الإســلام طغتكين بن أيوب (٥٧٩- ٥٩٠هـ/ ١١٨٢- ١١٩٤م) الذي أعاد تشغيلها في البحر بعد أن عادت أعمال القرصنة إليه[2].

وعلى الرغم من جهود بني أيوب المضـنية لوقف خطر القراصــنة إلاّ أن ذلك لم يمنعهم من اعتراض التجار في البحر، حتى أنهم في ســـنة ٦٠٢هـ /١٢٠٥م قطعوا الطريق على الســفن التجارية التي كانت متجهة من الشـــرق إلى اليمن ولمدة ســـنة كاملة[3]، مما أثر - على ما يبدو - على النشـــاط التجاري لليمن، بعد فشـــل وصـــول المراكب إلى موانئها لتموينها

---

[1] ســوف يتم الحديث بالتفصــيل عن هذه الســفن عند الحديث عن موقف اليمن من القرصــنة في سواحلها.

[2] ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص١٤١ - ١٤٢.

[3] ابن حاتم، **السمط الغالي الثمن**، ص١٣١.

بما تحتاج إليه من ضـــروريات الحياة اليومية، وارتفاع الأســـعار لوقف الاســـتيراد، وتراكم البضـــائع المحلية وانخفاض أسـعارها بعد تكدسـها في الأسـواق، وهو ما دفع بالأتابك ســـيف الدين ســـنقر[1] في مدة حكم الملك الناصـــر طغتكين ابن أيوب إلى الخروج لمحـاربتهم في عرض البحر ثم ملاحقتهم إلى جزر بعيـدة عن اليمن في محاولة لردعهم[2].

ومع هذا، بقيت سـفن القراصـنة تتردد على سـواحل اليمن حتى سـنة ٦١٣هـ / ١٢١٦م، على الرغم مما أنفقته الدولة من أموال لمحاربتهم لاسيَّما في مدة حكم الملك المســعود يوســف بن الكامل الأيوبي (٦١٢ - ٦٢٦هـ / ١٢١٥ - ١٢٢٩م) الذي عجزت خزانة دولته أمام ما كان يصرف على الشواني من أموال[3]،

---

[1] هو الأتابـــك سيف الدين سنقر بن عبد الله المعزي، أحد الأتراك المملوكين للملك العزيز سيف الإسلام طغتـكين بن أيـوب أخو صلاح الدين الأيوبـــي، وكان شهماً شجاعاً اختــلف مع الملك المعز إســماعيل بن طغتكــــين فهرب منه، ودارت بينهم العديد من المعارك، وقد توفى ســنة ٦٠٨هـ/١٢١١م. ابن حاتم، **السمط الغالي الثمن**، ص٧٩-١٣٤.

[2] ابن حاتم، **السمط الغالي الثمن**، ص١٣١؛ **تاريخ المستبصر**، ص١٤١.

[3] ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص١٤٢.

مما دفعه وبمساعدة ولاته وقادته إلى زيادة التشديد على أمن سواحل اليمن سنة ٦٢٥هـ / ١٢٢٧م فتراجع بذلك هذا الخطر، وساد الاستقرار، وتوقف خروج الشواني نهائياً إليها[١].

وعند قيام الدولة الرسولية في اليمن سنة ٦٢٦هـ/ ١٢٢٨م شهدت البلاد حالة من الاستقرار والسكينة في السنوات الأولى من قيامها[٢]، لما أعطاه سلاطينها الأوائل من اهتمام خاص بتأمين خطوط التجارة، وبناء الأساطيل البحرية القوية المخصصة لمثل هذه المهام وغيرها[٣].

---

[١] ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص١٤٢.

[٢] لقد أولى مؤسس هذه الدولة السلطان نور الدين عمر بن علي بن رسول (٦٢٦ - ٦٤٧هـ / ١٢٢٨ - ١٢٤٩م) اهتمام خاص بأمن البحار اليمنية وطرقها التجارية، لما كانت تعني له التجارة من شيئاً كبير، لاسيَّما أنه كان من كبار رجال التجارة والمال حتى قبل قيام دولته ومن بعد أن أقامها، إذ جنا من وراءها الأموال الطائلة التي مكنته من ترسيخ دعائم هذه الدولة. ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص١٤٧- ١٤٨. ومن الملاحظ أن ابنه السلطان المظفر (الأول) قد سعى أيضاً إلى محاربة القرصنة في السواحل اليمنية، خاصة أنه كان من أكثر المتضررين منها، إذ عرف عنه اهتمامه بالتجار قبل توليه الحكم، لما تشير إليه المصادر من أنه تاجر بأنواع الحبوب، وكان يصدرها إلى مكة المكرمة في حياة والده وقبل توليه الحكم. الأشرف الرسولي، أبو العباس إسماعيل بن العباس، **فاكهة الزمن ومفاكهة الآداب والفنن في أخبار من ملك اليمن على أثر التبابعة ملوك العصر والزمن**، (الباب الخامس)، تحقيق: علي حسن معيلي، رسالة دكتوراه، جامعة تونس، تونس، ٢٠٠٥م، ص٣٤٠. كما احتكر تجارة خشب الصندل، وكان المصدر الوحيد له إلى خارج اليمن عبر ميناء عدن بعد توليه الحكم. **صبح الأعشى**، ج٢، ص١٠٣. واحتكر تجارة البضائع التي كانت تصل إلى ميناء عدن، مما كون لديه ثروة طائلة حسب وصف المصادر. **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٩٢.

[٣] انظر: ابن حاتم، **السمط الغالي الثمن**، ص٥٠٦ – ٥٠٧، ٥٠٩.

وعلى الرغم من هذا الاهتمام فقد امتلئت بحار اليمن في عهد ثاني ســلاطين بني رســول الســلطان المظفر يوســف (الأول) بن نور الدين عمر بن علي بن رســول (٦٤٧ - ٦٩٤هـ / ١٢٤٩ - ١٢٩٤م) بالقراصـنة الذين أخذوا يترصـدون للمراكب المبحرة في المحيط الهندي والبحر الأحمر، ومن خلال الإشــارة التي يذكرها الرحالة ماركو بولو[١] الذي قام برحلته في عهد الســلطان المذكور، يمكننا أن نحدد بأن أعداد القراصـــنة في البحـار المذكورة كـانت كبيرة، وأن أكثرهم كانوا يلجأون إلى الجزر البعيدة مثل جزيرة ســقطرى للاختفاء فيها[٢]، ولتصــريف مســروقاتهم، وقد كانت المنطقة البحرية الممتدة بين جزيرة ســقطرى ومدينة عدن في عهد المظفر من أكثر المناطق عرضـة لسفن القراصنة، الذين بلغ بهم الأمر إلى التعدي على قوارب وسفن أهالي هذه الجزيرة من التجار والصيادين الفقراء على حداً سواء

---

[١] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٨١.

[٢] Hedy,W, ***Histoire du commerce du levant au moyen age***, tome٢, Leipzig,١٩٢٥, pp٣٤ – ٣٦.

ودون تمييز بينهما، وتذكر بعض المصـادر أسماء عدد من التجار الذين تضرروا من أفعال القرصنة في عهد المظفر، أمثال: التاجر كافور النابلسي، الذي تعرض مركبين تجاريين له قدما من الهند لهجوم القراصـــنة في عرض البحر، ولولا شـــجاعة بحارة المركبين الذين قاتلوا ببسالة لأصبحت بضاعة هذين المركبين غنيمة لهما[١].

ومن الملاحظ أن القراصـــنـة قـد زرعوا في قلوب النـاس الخوف منهم، لمـا اســتنتجناه من خلال ما جاء به الرواة الذين وصــفوا الهجوم، وذكروا أنهم شـــاهدوا معركـة طـاحنـة في البحر بين بحـارة المركبين وبين القراصـــنـة، ومع هذا لم يحـاول هؤلاء الرواة من أصـــحـاب المراكب الأخرى التدخل والمشـــاركة في مســـاندة بحـارة المركبين ضــد القراصــنة فزعاً منهم، وهو دليل على ما كانت تشــكله القرصــنة من رهبة في قلوب الناس،

[١] الجندي، **السلوك**، ج٢، ص٤٢٤؛ الشرجي، **طبقات الخواص**، ص٤١١.

على الرغم من وجود الشـــواني التي لم تكن مجرد ذريعة لأخذ العشـــور من التجار فقط؛ بل كانت تعمل في البحر ضـد القراصـنة لاسـيَّما في عهد المظفر (الأول) الذي أولى اهتمام كبير بهذا الأمر والعاملين فيه[١]، لهذا أمنت طرق التجارة البحرية خلال مدة حكم هذا السـلطان ومن جاء بعده إثر طرد القراصـنة منها، وهو ما تؤكده المصادر التي تشير إلى تمكن اليمن من تأمين طرقها ومن كل الجهات[٢].

ومع هذا، عاد خطر القرصـنة مرة أخرى إلى طرق التجارة البحرية القادمة إلى اليمن في مدة حكم السلطان المجاهد علي بن المؤيد داؤد (٧٢١ - ٧٦٤هـ / ١٣٢١-١٣٦٣م) الذي شـهدت مدة حكمه حالة من عدم الاسـتقرار السـياسـي والاقتصـادي، وزيادة في نشاط القراصنة، وهو ما تشير إليه المصادر التي عاصر مؤلفوها الحدث أمثال: الرحالة ابن بطوطة[٣] الذي جاء إلى اليمن عبر البحر في عهد السـلطان المذكور، وشاهد وسمع العديد من الحكايات عن لصوص البحر،

---

[١] انظر: **نـــور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف**، ج١، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسـي للآثار والعلوم الاجتماعية، صـنعاء، ٢٠٠٣م، ص١٧٣، ١٧٦. والحاشية رقم (١٣٧٥، ١٣٧٦، ١٣٧٧).

[٢] ابن فضل الله العمـري، شهاب الدين أحمد بن يحيى، **مسالك الأبصار في ممالـك الأمصار (القسم الخاص بمملكة اليمن)**، حققه وقدم له: أيمن فؤاد سيد، دار الاعتصام، القاهرة، ١٩٨٧م، ص٥٦، ٤٩.

[٣] **تحفة النظار**، ص١٦٨.

لاســيَّما في المنطقة القريبة من جزيرة ســقطرى، أهم طرق التجارة البحرية القادمة من الهند، التي عُرفت في ذلك الحين بكثرة مراكب القراصنة المنتشرة فيها، وقد تميز هؤلاء بأنهم كانوا يهاجمون الســـفن التجارية المارة في ذلك الطريق، ثم ينهبون حمولتها، ويتركوا ركابها دون أن يؤذونهم، إلاّ إذا أبى هؤلاء تسليم ما معهم، وفضلوا المقاومة على ترك أموالهم، فإنهم يقاتلونهم قتالاً شديداً، لا ينتهي إلاّ بالقتل أو التسليم لما معهم، علما بأن هؤلاء القراصنة يتركون البحارة والتجار يذهبون في حال سبيلهم إذا ما استسلموا وسلموا ما معهم من أموال وبضائع.

وقد كان ابن بطوطة[١] ممن تعرض لخطر القرصنة مرات عديدة في أثناء سفره عبر البحر الذي كان السير فيه محفوف بالمخاطر، وقد حوصر في أحد تلك السفرات باثني عشر مركباً من مراكب القراصنة بين مينائي هنور

---

[١] **تحفة النظار**، ص٦٢٠ - ٦٢١.

و فاكنور القريبة من مدينة كَوْلَم في المليبار على ســاحل الهند الغربي، وقد اضــطره هذا الموقف ومن معه إلى الدفاع عن أنفســـهم وأموالهم، ولكنهم غلبوا لكثرة عدد القراصـــنة الذين هاجموا المركب الذي كان يســتغله هذا الرحالة الذي نُهب هو ومن معه، وأخذ ما كان يملكه من جواهر وياقوت، وما كان يدخره للشـدائد، وسـلبت ثيابه التي كان يلبسها، ولم يترك له سواء سروال يستر به عورته، وقد انزل ومن بقي معه من الركاب إلى الساحل فقراء لا يملكون شيئاً.

ثم يخبرنا ابن بطوطة[١] في موضع أخر أنه في إحدى رحلاته وجد في ميناء فَنَّن بالهند ثمانية مراكب تزمع الســفر إلى اليمن، فســـافر في واحدة منها، وفي الطريق اعترضـهم لصوص البحر في أربع سفن فقاتلتهم يسيراً ثم انصرفت، وهو ما يؤكد أن طرق التجارة البحرية القادمة والمغادرة لليمن في المدة المذكورة لم تكن بمأمن بسبب انتشـار السـرّاق فيها الذين كانوا ينهبون دون خوفٍ أو رهبة من سلاطين وملوك تلك الحقبة.

---

[١] **تحفة النظار**، ص٥٧٩، ٦٢٠.

أما التطور الخطير الذي شـهدته القرصـنة في عصـر بني رسـول، فقد تمثل في ظهور القراصـــنة المجُوَّرين[1] الذين فضـــلوا التهريب على الســـرقة وقطع الطريق والقتال، وقد برزوا في عصر السلطان الظاهر يحيى بن إسماعيل (٨٣١ - ٨٤٢هـ / ١٤٢٧ ـ ١٤٣٨م) دون غيره من سلاطين بني رسول، لأسباب قد يكون منها:

١- اشــتداد شــوكة القراصـــنة والمهربين الذين أصــبحوا يســيطروا على طرق الملاحـة البحريـة، ويفرضـــوا على التجار ضـــرورة التعامل معهم بدلاً من التعامل مع الدولة العاجزة عن حمايتهم لتمرير ما معهم من بضائع وأموال.

٢- ارتفاع نســبة الضــرائب والمكوس التي فرضــتها دولة الظاهر على التجار؛ الذين دفعهم ذلك إلى إدخال بضـــائعهم عن طريق التهريب، بعد الاســـتعانة بسفن المجورين لتهريب هذه البضاعة، بمقابل مال يتفق عليه الطرفان.

٣-

---

[1] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٤، ٢١٥، ٢١٦ ـ ٢١٧، ٢١٨ ـ ٢١٩، ٢٢٢، ٢٢٤ ـ ٢٢٥.

وبالتالي تمكن القراصنة الذين تحولوا إلى مهربين من إحكام قبضتهم على بحار اليمن، وحصلوا على أموال كبيرة مقابل تهريبهم لبضائع التجار عبر البحر الذي هم أعلم بطرقه ومسالكه البعيدة عن أعين الدولة، في حين يضمن التجار سلامة بضائعهم في البحر، وسلامة وصولهم إلى اليمن، مع تجنبهم الموانئ الرئيسية لكي لا يتعرضوا لجمرك الدولة وضرائبها.

وتُعدُ المدة من سنة ٨٣٢ - ٨٣٨هـ/ ١٤٢٨ - ١٤٣٤م من أشد الفترات التي برز فيها نشاط المجُوَّرين، على الرغم من الجهد الكبير الذي بدله السلطان الظاهر في محاربتهم، ومع ذلك ظلوا يبحرون بمراكبهم متحدين سفن الدولة، ومصرين على التحكم بطرق التجارة البحرية، وهو ما دفع بالأسطول الرسولي سنة ٨٣٣هـ/ ١٤٢٩م إلى استخدام العنف معهم وإغراق مراكبهم بعد قتل من فيها وإحراقها، خاصة بعد أن تجرءوا وأصبحوا يحاربون بحارتها من حماة البحر

ويقتلونهم، إذا ما واجهوهم، وقد كان لأسلوب العنف التي اتبعه جند البحرية الرسولية مع المجُوَّرين دوره في إيقافهم عند حدهم، لعدم ذكر المصــادر لهم، أو حتى الإشــارة لوجودهم، حتى نهاية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي[١].

وفي بداية القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي أعاد القراصنة نشاطهم مرة أخرى في مياه اليمن، واشـــتدت شـــوكتهم، وراحوا يقطعون الطريق في المحيط الهندي المؤدي إلى ســـواحل هرمز واليمن، وكان أبرز من زاول هذه المهنة في ذلك الوقت هم (الإفرنج) البرتغاليين في سنة ٩٠١هـــ/ ١٤٩٥م، إذ كانت سفنهم تقطع الطريق على مراكب المسلمين المسافرين عبر البحار المذكورة، وسفن التجار لنهبها، فاشـــتد أذاهم، وراحوا يأخذون كل ســـفينة غصـــباً، ويفعلوا الأفاعيل من منكر وغيره بركاب السفن المارة في ذلك الطريق[٢].

---

[١] للمزيد من التفاصـيل انظر: مجهول، **تاريخ الدولة الرسـولية**، ص٢١٤، ٢١٥، ٢١٦ ـ ٢١٧، ٢١٨ ـ ٢١٩، ٢٢٢، ٢٢٤ ـ ٢٢٥، ٢٨٠، ٢٩٠ ـ ٢٩١.

[٢] ابن الديبع، **الفضل المزيد**، ص٣٠١.

وقد كان أهالي مدينة عدن وتجارها من أكثر الناس تضـرراً من أعمال القرصـنة هذه، حتى أنه بعد أن طفح بهم الكيل سنة ٩١٢هـ / ١٥٠٦م بعثوا برسالة إلى السلطان الطاهري الظافر عامر بن عبد الوهاب بن داؤد (٨٩٤- ٩٢٣هـ/ ١٤٨٨ – ١٥١٧م)، طالبين منه التحرك لحماية سـفنهم وتجارتهم وأرواحهم التي أصـبحت مهددة من قبل السـرّاق المفسـدين، مما دفعه إلى إرسـال حملة عسـكرية لردعهم وإيقافهم عند حدهم، إلاّ أن مـا ميز معظم القراصـــنـة الذين قطعوا الطريق في المدة المذكورة أنهم كانوا ينتمون إلى القوى الكبرى في العـالم التي برزت في ذلـك الحين، مثـل: البرتغـاليين الذين اشـــتهروا بين اليمنيين بالإفرنج[١]، وقد دفع اشـــتداد خطرهم في المياه العربية ســـنة ٩١٣هـ/ ١٥٠٧م القوى الكبرى أمثال: المماليك في مصـــر إلى التدخل بعد أن عجز حكام الأقاليم الواقعة على خطوط التجارة المتجهة من الهند إلى مصـر في إيجاد حل صارم لردع القراصنة[٢].

---

[١] الشـلي، محمد، **السـناء الباهر بتكميل النور السـافر في أخبار القر العاشـر**، تحقيق: إبراهيم بن أحمد المقحفي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م، ص١٠.

[٢] ابن الديبع، **الفضل المزيد**، ص٣٠٥ - ٣٠٦.

وعلى أية حال، فقد كانت اليمن من أكثر البلاد تضــرراً من القرصـــنة البحرية، حتى أن ذلك الضـــرر لم يكن على التجار فقط، بل حتى على الحكام أنفســـهم الذين امتلكوا المراكب التي كانت تتنقل بتجارتهم بين سـواحل اليمن والهند، ويعد السـلطان الظافر عامر بن عبد الوهاب من هؤلاء الحكام، إذ فقد في ســـنة ٩١٥هـ / ١٥٠٩م عدداً من مراكبه القادمة من الهند، ولم يسلم منها إلاّ مركب واحد وطليعتان[١]، ويبدو أن تلك المراكب قد تعرضت للنهب والسرقة من قبل القراصنة الإفرنج، لأنه في سنة ٩١٦هـ / ١٥١٠م عُثِر على هذه المراكب المفقودة وقد تكســـرت بالقرب من جزيرة سقطرى، بعد أن نهب ما فيها من قبل هؤلاء القراصنة[٢].

---

[١] الطليـــعة: نوع من السفن السريعة كالطراد. شهاب، حسن صالح، **أضواء على تاريخ اليمن البحري**، دار الفارابي، بيروت، ١٩٧٧م، ص٢٧٣.

[٢] ابن الديبع، **الفضل المزيد**، ص٣١٨، ٣٢٣ - ٣٢٤.

ومن الملاحظ أن الإفرنج استمروا في مزاولة أعمال القرصنة في مياه المحيط الهندي دون رادع، وأصبحوا لا يهاجمون فقط مراكب التجار؛ بل وصل بهم الأمر إلى السطو على مراكب الحجاج القادمة من هرمز وسواحل عُمان وحضرموت، حتى أنهم في سنة ٩٤٢هـ / ١٥٣٥م هاجموا أحد تلك المراكب القادمة من حضرموت إلى الحجاز، وقاموا بنهب وقتل ركابه أمام سواحل الحُديدة[١] برميهم في البحر، أمثال: الناخوذة يعقوب بن لشول الظفاري، والوالي الصالح عبد الوهاب بن عبد الصمد العشني، ورجل يقال له محمد باحنان وغيرهم الكثير[٢].

---

[١] الحُديدة: مدينة على ساحل البحر الأحمر من أعمال تهامة. بامخرمة، جمال الدين عبد الله الطيب بن عبد الله بن أحمد (ت: ٩٤٧هـ/ ١٥٤٠م)، النسبة إلى المواضع والبلدان، مركز الوثائق والبحوث، أبو ظبي، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م، ص٢١٥.

[٢] باسنجلة، عبد الله بن محمد بن أحمد، **تاريخ الشحر المُسمى العقد الثمين الفاخر في تاريخ القرن العاشر**، تحقيق: عبد الله محمد الحبشي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ١٤٢٨هـ / ٢٠٠٧م، ص٥٥.

المبحث الثاني الأوضاع العامة للقراصنة في السواحل اليمنية

لم يكن القراصنة الذين جابوا البحار ذهاباً وإياب سواء أناس عاديين فرضت عليهم أوضاعهم العامة مخالفة قوانين المجتمعات التي كانوا ينتمون إليها، متحدين الشرائع السماوية بأعمالهم التي اقلقوا بها الآمنين من عامة الناس في البحر وغيره، مخالفين العادات والتقاليد المتعارف عليها بينهم، مع أنهم كانوا يزاولون البيع والشراء كغيرهم؛ ولكن بما كانوا يحصلوا عليه من السفن المنهوبة، ويعاشروا النساء؛ ولكن بالزنا وممارسة الرذيلة - وهو ما سوف نتحدث عنه لا حقاً -، ويتعاملون مع الناس ولكن بالكذب والخداع، مما جعل لهم في ذلك الحين نمط حياة خاص بهم.

أولاً- نمط حياة القراصنة:

إن الدارس لحياة القراصـــنة العامة يجد بأنها تميزت بنمط معين، فعلى الرغم من أن معظم هؤلاء كانوا يقضـــون أوقاتهم في البحر بعيدين عن الناس إلاّ أن ذلك لم يمنعهم من النزول إلى الجزر البعيدة لتصـــريف ما يتم الحصـــول عليه من الســـفن المنهوبة من مواد غذائية وألبسة ومشروبات ورقيق ومجوهرات يتم بيعها على أهالي هذه الجزر، مثل: جزيرة سقطرى التي كثيراً ما كان يفضلها القراصنة[1]، ويلجأون إليها بعد كل عملية لبعدها عن الأنظار، مع تجنبهم الاقتراب من المدن الكبرى أوسواحلها حيث توجد شواني الدولة وعسكرها، كما لم يمنعهم ذلك من التعامل مع أهالي الجزر التي ينزلوا بها، وتبادل المصالح معهم بإعطائهم ما يتم نهبه من البضائع مقابل أشـــياء أخرى يتفقون عليها، أو بيعها ثم شـــراء ما يحتاجون إليه من طعام وشراب وملابس وأسلحة، وإصلاح ما خرب من سفنهم وقواربهم في موانئ هذه الجزر، وقد فرضت الأوضاع المعيشية الصعبة على القراصنة قضاء جزء كبير من حياتهم في البحر يجوبونه بحثاً عن سفينة يسلبونها ليعيشوا من وراءها،

(1) ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٨١.

تاركين أهلهم وأبناءهم في البلاد التي ينتسبون إليها، وقد يكون هناك تواصل بين هؤلاء القراصنة وبين أسرهم؛ ولكن هذا التواصل عادة ما يكون بين فترات متباعدة قد تصل إلى ستة أشهر، وهو ما يؤكده ابن المجاور[١] الذي يشير إلى أن القراصنة كانوا ينزلون في بعض الجزر التي وجدوا فيها ملاذاً أمناً لهم، ويقيموا فيها لفترات طويلة قد تصل إلى ستة أشهر، للراحة والتخفيف من عناء البحر ومشاقه وأخطاره، ولتصريف ما معهم، وقد كان القراصنة يستغلون وجودهم بين أهالي هذه الجزر ليزاولوا حياتهم الطبيعية التي منعوا منها في أماكن أخرى، مستفيدين مما معهم من أموال في الأكل والشرب وألبس والمتعة مع نساء هذه الجزر مثل جزيرة سقطرى - التي كان سكانها على الديانة المسيحية -، وممارسة الرذيلة معهن مقابل ذلك المال الذي يصرفون أكثره للقوادين والقوادات ممن كن يدلن على بيوت مثل هؤلاء النسوة، ويقول ابن المجاور[٢] في ذلك: ((وغاية معاش أهل هذه السواحل مع السُرّاق، لأنّ السُرّاق ينزلون عندهم مدّة ستة شهور يبيعون عليهم الكسب ويأكلون ويشربون... وهم قوم جلح قوادون وعجائزهم أقود من رجالهم)).

---

[١] **تاريخ المستبصر**، ص٢٦٨.

[٢] **تاريخ المستبصر** ، ص٢٦٦، ٢٦٨.

ثانياً- أساليب القراصنة في مهاجمة السفن:

فرضـت القرصـنة وقطع الطريق على القراصـنة في البحر العيش في قلق دائم، وظلوا بأسـلوب حياتهم هذا مطاردين خائفين يبحرون من مكان إلى أخر خوفاً من سـفن (شـواني) الدولة اليمنية، حتى أنه لم يكن لهم موقع محدد ينزلوا به، أو مكان معروف يقيموا فيه سـوى الجزر البعيدة أو المهجورة[١] التي يصـعب على أسـطول الدولة التفكير في الوصـول إليها، ولحماية أنفسـهم كانوا يتحركون بسـفنهم بشـكل جماعي عند مهاجمة المراكب التجارية وغيرها، وقد سهل ذلك عليهم سرعة مهاجمة هذه المراكب ونهبها، كما أعطاهم السـير بسـفنهم بشـكل جماعي القوة والجراءة على التعدي على مراكب الحكام والأمراء وكبار التجار دون خوف من رد فعل حماتها[٢].

[١] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢٢٢، ٢٢٤ – ٢٢٥.

[٢] ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص١٦٨، ٦٢٠.

أما عن أسلوب تعامل القراصنة مع السفن التي يتم مهاجمتها فقد كانوا يحيطون بها ويبدأون بالتفاوض مع بحارتها قبل مهاجمتها، وإذا قبلوا بشروط تسليم ما معهم من أموال مقابل سلامتهم وسلامة سفينتهم تُركوا لحال سبيلهم، وإذا ما رفضوا فمعنى ذلك أنهم اختاروا سبيل المقاومة، مما قد يفرض على القراصنة استخدام القوة للسطو على حمولة هذا السفينة، وقد يضطرهم ذلك إلى قتل بحارتها ثم إحراقها في الأخير بعد نهب ما فيها[1].

ثالثاً- علاقة القراصنة بسكان المناطق التي يلجئون إليها:

أجبر العمل بالقرصنة القراصنة العيش في الجزر التي لا تخضع لسيطرة حكام الدول التي قامت في اليمن؛ للهروب منهم، ولتصريف ما يتم نهبه من بضائع بين أهلها للحصول على الأموال، بعد أن شعروا بالفائدة التي يجنوها من وراء نهب السفن، وقد يتساءل المرء عن كيفية تعامل هؤلاء الأهالي في بعض الجزر البعيدة مثل: سقطرى مع القراصنة، وهم يعلمون أنهم لصوص ينهبوا أموال المسافرين في البحر ؟

[1] الجندي، **السلوك**، ج٢، ص٤٣٤؛ الشرجي، **طبقات الخواص**، ص٤١١.

إن الجواب على هذا السؤال قد نجده في الطبيعة السكانية لأهالي هذه الجزيرة، وديانتهم التي كانوا يعتنقونها، وتشجيعهم القرصنة بصورة غير مباشرة، لتساهلهم مع من يعملون بها، إذ كان هؤلاء على الديانة المسيحية، وكانوا يحقدوا على المسلمين وعلى أصحاب الديانات الأخرى، ويفرحوا إذا ما حلت بهم مصيبة، وقد كان القراصنة عندما ينزلوا بالجزيرة المذكورة يخبروا أهلها بأن البضائع التي معهم نهبت من مراكب المسلمين والوثنيين المتجهة إلى ولاية عدن التي تعد جزء من بلاد المسلمين، ولم يكن هذا الرد سوء حُجة تحجج بها القراصنة لأهالي هذه الجزيرة لتصريف ما يتم نهبه على أراضيهم، والبيع والشراء فيها دون قيداً أو شرط، ومما يؤكد أن هذه مجرد حُجة هو أن القراصنة كانوا بين مدة وأخرى يهاجمون سفن أهالي الجزيرة أنفسهم، وهم يعلمون بأنها تابعة لهم[1]، لهذا نجد بأن علاقة أهالي الجزر النائية التي يلجأ إليها القراصنة كانت تحددها المصلحة، كما قد تعكرها هذه المصلحة نفسها.

[1] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٨١.

رابعاً- جنسيات القراصنة ومواطنهم:

إن الباحث في موضـوع القرصـنة قد يتبادر إلى ذهنه سـؤال حول جنسـيات من كـانوا يقوموا بهذه الأعمال ؟ ومواطن انطلاقهم ؟ وهل هم من العرب أم من غيرهم ؟ وهل هم من المسلمين أم من غيرهم ؟ وهل هم أحرار أم عبيد ؟ وغيرها من الأسئلة التي هي في حاجة إلى بحث لتحديد هوية مثل هؤلاء الناس.

ولكي نجيب عن هذه الأسـئلة لابد من التعمق في التفاصـيل الدقيقة التي أوردتها المصـادر والمراجع الحديثة عن لصوص البحر وخطوط سيرهم، علّنا نجد ما يرشدنا إلى هويتهم وديانتهم، علماً بأن مثل هذه المعلومات لم نجدها إلاّ في مصـــادر محددة، على الرغم من عدم دخول مثل هذه المصـادر في تفصيلات دقيقة عنهم، ولكن الشيء الذي تجمع عليه[1]

(1) ابن المجاور، **تـاريخ المســتبصــر**، ص١٤١- ١٤٢؛ ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص١٦٨؛ حوراني، جورج فضلو، **العرب والملاحـــة في المحيط الهندي في العصور القديمـــة وأوائل القرون الوسطـــى**، ترجمة: السيد يعقوب بكر، مطابع دار الكتاب العربي، القاهرة، ١٩٨٥م، ص٢٢٧ - ٢٢٨.

إن معظم القراصــنة كانوا من البحارة الهنود دون أن تحدد أقاليمهم، فقد يكون هؤلاء من بلاد الهند نفسها التي تضم في ذلك الحين مساحة واسعة بما فيها اليوم دولة الهند وباكستان وكشمير وسيلان وغيرها، أومن إحدى جزر أندونيسيا (جزر الهند الشرقية ســابقاً) أومن غيرها من بلدان جنوب شــرق آســيا، لما وجدناه من إشـــارة تؤكد أن القراصـــنة الذين كانوا يبحرون بمراكبهم بباب المندب كانوا من جزيرة ســـومَطْرة - إحدى جزر أندونيسـيا-[1] ، ولهذا لا خلاف على أن جزءاً كبيراً من تجمع القراصــنة كان مصدره الهنود، لاسيَّما أنهم كانوا لا يبحروا إلاّ في المنطقة الممتدة بين بلاد الهند وســـواحل جزيرة العرب، أي في المحيط الهندي للتربص بالســـفن المارة في هذا الطريق، وعلى ما يبدو أن هؤلاء القراصـنة الهنود لم يكونوا على ديانة الإسـلام التي كانت تحرم على المسـلم قطع الطريق على الآمنين وأذيتهم، الأمر الذي تؤكده أيضــاً المصادر التي تشير إلى أن بعض القراصنة لم يكونوا يقطعون الطريق إلاّ على سفن المســلمين، حتى أنهم كانوا يجاهرون بذلك، مظهرين كرههم لهم[2]، وهو ما يثبت لنا بأنهم كانوا من المسيحيين أو من أصحاب الديانات الأخرى.

---

[1] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢٢٢.

[2] ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٨١.

ولا يعني هذا أن المسلمين لم يقطعوا الطريق على السفن المارة في البحر، فهناك إشـارة تؤكد ضـلوعهم في بعض عمليات السـطو على السـفن، فضـلاً عن جنسـيات أخرى عملت بالقرصنة في السواحل اليمنية والعُمانية وغيرها، وهو ما قمنا بتوضيحه والحديث عنه سابقاً[1].

خامساً- سفن القراصنة وأسلحتهم:

استخدم القراصـنة السـفن البحرية المهيأة للإبحار لمسـافات بعيدة، والقادرة على البقـاء في البحر لفترة زمنيـة طويلـة، والمتحملـة لملوحـة البحر ورطوبتـه وأهوالـه، وجهزوها بكل ما تحتاج إليه من غذاء وشـــراب وعتاد، للبقاء لأوقات طويلة في البحر، ولكن المصـــادر التاريخية لم تســعفنا بتحديد نوعية مثل هذه الســفن وســعت حجمها وحمولتها، وأسماءها،

---

[1] انظر فيما سبق الفصل الثاني عند الحديث عن جنسيات القراصنة الذين كانوا يجيبون المحيط الهندي وغيره.

ولكن كل ما وجدناه من معلومات عن أسماء السفن التي كان يستخدمها القراصنة هو نوع معين كان يطلق عليه اسم أجفان[1]، ومفرده جفنة وهو نوع من السفن[2] استخدمه قراصنة ذلك الوقت. كما استخدم القراصنة الطراريد[3] في السطو على السفن وفي التهريب، وهو ما سهل عليهم عملية الحصول على الأموال أو تهريب بضائع للتجار بعيداً عن أنظار الدولة[4]. وهاجم بعض القراصنة السفن المارة في السواحل اليمنية بنوع معين من السفن عرف بالبوارج، ومن التسمية يبدو أنها سفن حربية كبيرة، كانت لها قدرة على السفر في البحر، وحمل الرجال، والدواب والمؤن وغير ذلك من عدة السفر والحرب، وكثيراً ما كانت ترسوا مثل هذه البوارج في شواطئ جزيرة سقطرى[5]، حيث ينزل هؤلاء للراحة وتصريف ما معهم من بضائع وسلع حصلوا عليها من السفن التي تم السطو عليها في عمق المحيط الهندي.

---

(١) **تحفة النظار** ، ص٦٢٠.

(٢) شهاب، **أضواء على تاريخ اليمن البحري**، ص١٣٩.

(٣) الطريدة: نوع من السفن كانت مخصصة لحمل الخيل، وتتسع لحوالي أربعين فرساً، وقد عرف عنها أنها كانت تفتح عادة من الخلف حتى يتسنى للخيل الصعود إلى ظهرها أو النزول منها إلى اليابسة، كذلك كانت تستخدم لحمل المقاتلة والمؤن، إضافة إلى الناس. دهمان، **معجم الألفاظ التاريخية**، ص١٠٧. ونتيجة لما عرفت به الطراريد من قوة واتساع اتجه القراصنة إلى استخدامها عند مهاجمة السفن المارة في البحر أو عند التهريب.

(٤) مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٨.

(٥) ياقوت الحموي، **معجم البلدان**، ج٣، ص٢٢٧.

أما عن نوعية الأسلحة التي استخدمها القراصنة فكانت الأسلحة التقليدية المعروفة مثل السيوف والرماح والنشاب[1]، وقد حملوها معهم لإخافة أعداءهم أوللقتال إذا فرض عليهم، ومع ذلك كانت مراكبهم كثيراً ما تتعرض للخراب؛ أما بسبب الرياح الشديدة التي كانت تهب في البحر، أو بسبب ارتطامها بصخور بعض الجزر ذات السواحل الجبلية، أو بسبب تعرضها لهجوم مراكب الدولة التي قد يصل بها الأمر إلى إحراقها وإغراقها في البحر[2].

[1] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٨.
[2] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٤، ٢٢٤، ٢٨٠.

المبحث الثالث دور الدول الكبرى واليمن في محاربة القرصنة

لم تكن اليمن البلد الوحيد الذي تضرر من خطر القرصنة ومشكلاتها، بل تضرر منها معظم البلدان المطلة على ســواحل البحر الأحمر وبحر العرب، وقد فرض هذا الخطر على الجميع ضرورة القيام بإجراءات مشددة لمواجهته بعدما عكس نفسه على اقتصــادها وأوضــاعها المختلفة، ومن هذا المنطلق تباينت ردود أفعال الدول التي عانت من القرصنة، واختلفت في طرق محاربتها للتخفيف من آثارها.

أولاً- موقف الدول الكبرى من القرصنة:

شكّلت التجارة ركيزة أساسية قام عليها اقتصاد معظم الدول الكبرى التي فرضت نفسها سياسياً واقتصادياً على غيرها، وقد سعت هذه الدول التي كانت تعد نفسها مســئولة عن حماية خطوط التجارة البحرية إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة لتأمين سواحلها من أي خطر، وكانت الدولة الفاطمية في مصر من أشد هذه الدول،

إذ فرضـــت عليها المكانة التي كانت تحتلها بين غيرها من أقاليم العالم الإســـلامي ضرورة تحمل مسئولياتها أمام خطر القرصنة الذي أصبح يهدد الجميع، فعملت على بناء أســـطول بحري قوي لحمـايـة وحفظ الثغور في البحر الأحمر، وكـان مينـاء عيذاب[1] مقراً لهذا الأسـطول الذي كان يقوم بدوريات فيما بينه وبين سـواكن[2] وما حولها، لاسـيما بعد أن انتشـر القراصـنة في جزر البحر الأحمر المتناثرة وصـاروا يهددون سفن تجار الكارم[3] المارة عبر باب المندب،

---

[1] عيـذاب: بلدة من مصر على ضفـة البحر الأحمر، وهي مرسـى المراكب القادمة من عدن إلى الصعيد. ياقوت الحموي، **معجم البلدان**، ج٤، ص١٧١.

[2] سواكن: جزيرة سودانية حسنة آهلة بالسكان على البحر الأحمر، وبها ميناء محاذي لميناء جدة. ابن الديبع، وجيـــه الدين أبو الضياء عبد الرحمن بن علي، **قرة العيون بأخبار اليمن الميمون**، حققه وعلق عليه:محمد بن علي الأكوع، ط٢، المكتبة اليمنية الحوالية، صـــنعاء، ١٤٠٩هـ / ١٩٨٨م، ص١٩٨، حاشية رقم (١).

[3] الكارم: تنسب إلى الكارميـــة وهم فئة من كبار التجار اشـتغلوا باحتكار تجارة الهند والشـرق الأقصى وشرق أفريقيا في التوابل وما إليها من السلع الأخرى. انظر: الأشقر، **تجارة التوابل في مصر**، ص٢١ - ٤٠.

وكان عدة هذا الأسطول خمسة مراكب بمعداتها المختلفة، وقد تُركت قيادته لوالي منطقة قوص[١] الذي أصبح المسئول المباشر عنه أمام الحكام الفاطميين[٢].

وتذكر وثائق الجنيزة[٣] أن الدولة الأيوبية عندما قامت في مصر عانت من خطر القراصنة الذين أصبحوا يبحرون بسفنهم بين سواحل الشام وجنوب البحر الأحمر، وقد رأى سلاطينها ضرورة محاربتهم، ورصدوا سفناً من أسطولهم لهذه الغاية مثلما فعل الفاطميون من قبل، ونتيجة لموقع اليمن المطل على البحر الأحمر فقد عانت من نفس المحنة، بسبب ضعف سلاطينها، وعدم قدرتهم على التصدي للسرّاق لاسيَّما سلاطين بني زريع في عدن، مما حتم على الأيوبيين ضرورة التحرك السريع للسيطرة على هذه البلاد التي تتحكم بمدخل البحر الأحمر؛ الطريق الرئيس للقراصنة الذين أرادوا الوصول إلى سواحلها للسيطرة عليها

---

[١] قوص: مدينة كبيرة في صعيد مصر، أهلها أصحاب ثراء واسع، وهي محط التجار القادمين من عدن ومعظمهم من أهل قوص، وتوصف بشدة حرّها. ياقوت الحموي، **معجم البلدان**، ج٤، ص٤١٣.

[٢] القلقشندي، **صبح الأعشى**، ج٣، ص٥٢٠، ٥٢٤.

[٣] وجدت وثائق الجنيزة في منطقة مصر القديمة، وهي موزعة الآن بين مكتبات أوروبا وأمريكا، وأطلق عليها وثائق جنيزة القاهرة، وهي عبارة عن خطابات متبادلة بين اليهود وذويهم، ويرجع تاريخها بين القرنين الرابع والسابع الهجريين / العاشر والثالث عشر الميلاديين، وقد كتبت غالبيتها باللغة العربية بالحروف العبرية وهي تعكس لنا الحالة الاجتماعية والاقتصادية للشرق في تلك المدة، وقد نشر بعضها ولكن البعض الأخر لم ينشر حتى الآن. الأشقر، **تجارة التوابل في مصر**، ص٢١.

، وإحكام قبضـتهم على باب المندب، وتضـييق الخناق بذلك على دول المنطقة وعلى رأسها الدولة الأيوبية في مصر، لهذا سيطر الأيوبيين على اليمن، وأصبح أسطولهم هو المتحكم ببحارها[١]، ومع ذلك لم يتوصـلوا إلى حل جذري لهذه المشـكلة، وعندما قامت الدولة المملوكية في مصـر خلفاً للدولة الأيوبية شـغلت القرصـنة تفكير حكامها الذين كانوا قد فرضـوا سـيطرتهم على معظم البلاد العربية والإسـلامية المطلة على البحر الأحمر مثل الحجاز والشـام وغيرها، وقد رأى هؤلاء أن الحل الأسـلم لمواجهة هذا الخطر هو العمل على تطوير أسـطولهم في المنطقة لتأمين الطرق البحرية، مما شـهد تقدم كبير في أمر القرصـنة، لاسـيَّما في القرن الثامن الهجري / الرابع عشـر الميلادي[٢].

(١) الأشقر، **تجارة التوابل في مصر**، ص٥٢ ــ ٥٣، ٥٤ ـ ٥٥.

(٢) لقد بـدل المماليك مجهوداً كبيراً للحد من خطر القراصنة في البحر الأحمـر، خاصة بعد أن تضرر تجار الكارم في عموم البلاد العربية التابعة لسيطرة المماليك من أفعالهم. انظر: الأشقر، **تجارة التوابل في مصر**، ص٨٨ ـ ١٠٥.

إلاّ أن خطر لصوص البحر عاد بشدة إلى السواحل العربية في القرن التاسع والعاشر الهجريين / الخامس والسادس عشر الميلاديين، ووصل بهم الأمر إلى التجرؤ على مراكب الآمنين من المسافرين والتجار والحجاج المتجهين إلى الحجاز لتأدية فريضة الحج، وقد فرض هذا الأمر على المماليك في مصر ضرورة ردع هؤلاء اللصوص الجدد الذين تعود جنسيات معظمهم للإفرنج (البرتغاليون)، فأرسلوا أساطيلهم إلى تلك البحار للتصدي لهم، وقد كانت بحار اليمن من بين البحار التي تعرضت لخطر الفرنجة، وبحكم أهميتها لقيت اهتمام خاص من قبل المماليك الذين أرسلوا لها الحملات البحرية التي كانت أشهرها الحملة التي قادها الأمير حسين الكردي المصري سنة ٩١٣هـ/ ١٥٠٨م

وكانت تتكون من ثلاث برشـــات[1]، وثلاثة أغربة[2] تمكن بها من ملاحقة القراصـــنة بعد الدخول معهم في معارك قوية وهزيمتهم فيها[3]، ومع كل ذلك ظل الخطر باقي طوال فترة القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي مع ما بدل من مجهود من قبل الدول الكبرى في المنطقة لمحاربته.

ثانياً- أساليب حكام اليمن ودورهم في محاربة القرصنة:

أما في اليمن فقد ســعت الدول التي تعاقبت على حكمها على بدل ما باســتطاعتها لوقف تهديد القراصـــنة لما كان لوجودهم من خطر هدد أمنها وســـلامتها، على الرغم من تقاعس حكام بعض هذه الدول عن تأدية واجبهم أمام هذا الأمر الخطير مثل حكام آل زريع في عدن الذين لم تبين المصـــادر دورهم أو حتى موقفهم من القرصـــنة التي من المؤكد أنها كانت منتشرة في سواحلهم،

---

[1] يقول محمد بن علي الأكوع أن البرشـــــــات جمع برشـــة وهي نوع من الآلة الحربية (الســفن الحربية) المستعملة لذلك العصر. ابن الديبع، **قرة العيون**، ص٤٥٤، حاشية رقم (١).

[2] الغراب: اســم يطلق على عدد من الســفن منها الكبير ذو الشــراع الواحد والصــغير الذي تسـيره المجاديـــف، وقد اشتهر كسفينة مقاتلة أيام مهاجمة البرتغاليين للسواحل اليمنية. شهاب، **تاريخ اليمن البحري**، ص٢٦٩.

[3] انظر: ابن الديبع، **الفضل المزيد**، ص٣٠٥، ٣٠٦.

وقد كان الملك المعظم شـــمس الدين توران شـــاه بن أيوب أول من وقف أمام خطر القرصنة، وذلك عندما جاء بالسفن المعروفة بالشواني بعد دخوله اليمن سنة ٥٦٩هـ /١١٧٣م[١]، وهي ســفن حربية كبيرة مزودة بأبراج وقلاع، وبحوالي مئة مجذاف، وتحمل ما يقارب مئة وخمسـين جندياً بمعداتهم وأسـلحتهم، وقد عرفت في العصـر الإسـلامي الوسيط بأنها كانت تستخدم لحماية السفن والمراكب التجارية من هؤلاء اللصوص والقراصنة[٢]، وقد أبقى توران شاه على هذه السفن في سواحل اليمن بعد خروجه منها، وظلت راسـية في ميناء عدن حتى دخلها سـيف الإسـلام طغتكين بن أيوب سنة ٥٧٩هـ / ١١٨٢م الذي أعاد تشغيلها بعد أن أشار عليه بذلك بعض العقلاء الذين رأوا أن تلك السفن إذا بقيت راسية دون عمل فإنها ستتلف بسبب ملوحة مياه البحر، وحرارة شمس عدن المحرقة، في الوقت الذي يمكن الاستفادة منها في حماية التجار من خطر اللصوص الذين دأبوا على التعرض لسفنهم التي تنقل السلع ما بين عدن والهند ونهب شحناتها،

---

[١] ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص١٤١.

[٢] العبـادي، أحمد مختار، **تاريخ البحرية الإسلاميـة في مصر والشام**، ج١، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٩٣م، ص١٣٢– ١٣٣؛ النخيلي، درويش، **السفن الإسلاميـة على حروف المعجم**، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، ١٩٧٤م، ص٨٣ - ٨٥.

وذلك نظير عشور يُحصل عليها من التجار، وقد استحسن طغتكين المشورة وأمر بإنفاذ الشواني لأجل هذا الأمر الخطير[1] في البحر لحماية التجار من خطر القراصنة، ومع ذلك كلف هذا الأمر بني أيوب كثير من الجند والأموال والمؤن، وقد بلغ ما كان ينفق على تجهيز الشواني من خزانة الدولة عند خروجها إلى البحر لحرب القراصنة ما بين خمسين وستين ألف دينار سنوياً[2]، وقد ظلت الشواني تقوم بهذا العمل على نفقة الدولة فيما بعد، وتمكنت من إيقاف خطر القراصنة، كما تمكنت من حماية مراكب التجار ولو بصورة مؤقتة، ولكن عودة القرصنة إلى المحيط الهندي سنة ٦٠٢هـ / ١٢٠٥م وتسببها في انقطاع خطوط التجارة البحرية لمدة سنة كاملة بين الهند واليمن[3]،

---

[1] ابن المجاور، **تاريخ المستبصر**، ص١٤١ - ١٤٢.

[2] المصدر نفسه، ص١٤١ - ١٤٢.

[3] ابن حاتم، **السمط الغالي الثمن**، ص١٣١.

وما كان له من أثر على أوضـاع اليمن في مدة حكم الملك الناصـر طغتكين بن أيوب دفع أشهر قادة بني أيوب الأتابك سيف الدين سنقر إلى إعادة تجهيز الشواني وتسيرها بقوة في البحر لردع القراصـنة، وقد تمكنت هذه السـفن من طرد هؤلاء من المياه اليمنية، وملاحقتهم إلى مناطق وجزر بعيدة، وصلوا بها إلى قلهات[1] التي لم تصلها القوات اليمنية قبل ذلك، وتعد هذه الحملة البحرية من أشـد الحملات التي قام بها بني أيوب على القراصنة[2]، ويشير ابن حاتم[3] إلى أنها الحملة الثانية، وهو دليل على أن هناك حملات أخرى قد سـبقتها، منها الحملة التي أشـار إليها ابن المجاور[4] في مدة حكم طغتكين بن أيوب وهي على ما يبدو الحملة الأولى.

---

(1) قـلهات: مدينة بعُمان على ساحل البحر ترسـي فيها أكثر سفن الهند، وهي لصـاحب هرمز، وكانت عامرة آهلة، وأهلها كلهم خوارج اباضية. ياقوت الحموي، **معجم البلدان**، ج٤، ص٣٩٣.

(2) ابن حاتم، **السمط الغالي الثمن**، ص١٣١.

(3) ابن حاتم، **السمط الغالي الثمن**، ص١٣١.

(4) **تاريخ المستبصر**، ص١٤١.

وعلى كل حال، ظل شبح القرصنة مستمراً حتى سنة ٦١٣هـ / ١٢١٦م، على الرغم مما أنفقته الدولة من أموال لمحاربتها؛ لاسيَّما وأن ما كانت تنفقه على الشواني شكل عبءً كبير على خزانتها، لهذا أخذ بني أيوب في البحث عن حل لما هم فيه من محنة، وقد جاء ذلك الحل على يد أحد الأعيان الذي أشار على الملك المسعود يوسف بن الكامل الأيوبي بتحصيل رسوم أو ضريبة من التجار مقابل خروج الشواني لحمايتهم، بدلاً من الإنفاق عليهم من خزانة الدولة، فوافق المسعود على ذلك، وقرر ما عرف بضريبة الشواني، وأمر بتحصيلها بنسبة ١٠٪ من قيمة العشور المحصلة من التاجر، ومما لاشك فيه أن تلك المبالغ ساعدت الدولة على تخطي محنتها وشجعتها على مواصلة محاربتها للقرصنة، فكانت سنة ٦٢٥هـ / ١٢٢٧م من أكثر السنوات أمناً في السواحل اليمنية لما بذله ولاة الدولة الأيوبية وحكامها من جهود لحمايتها، فقل بذلك هذا الخطر، وانتشر الاستقرار،

وتوقف خروج الشـــواني نهائياً إلى البحر[١] حتى إعلان قيام الدولة الرســـولية التي بحكمهم لليمن عم الاســـتقرار البحار اليمنية؛ لاهتمامها بالتجارة البحرية، وتأمينها لخطوط سير السفن القادمة والمغادرة إلى الموانئ اليمنية، وزيادة في الحرص سعت إلى بناء أســـطول بحري كبير تكون لديه القدرة القتالية على حماية الســـواحل من الأخطار المختلفة التي قد تهددها لاســـيَّما خطر القرصـــنة، وكان الســـلطان المظفر يوسـف الأول أشـهر من قام بذلك عندما أمر ببناء أسـطول بحري قوي لحماية بحار اليمن، وللقيام بمهام قتالية أخري، كالتصـــدي لكل من يحاول التعدي على أمن واستقرار اليمن[٢].

---

[١] **ابن المجاور، تاريخ المستبصر**، ص١٤٢.

[٢] انظر: ابن حاتم، **السمط الغالي الثمن**، ص٥٠٦ – ٥٠٧، ٥٠٩.

ومما يؤكد لنا اهتمام السلطان المظفر الكبير بأمر بناء الأساطيل البحرية الحربية والشـــواني ما وجدناه من دلالات تشـــير إلى ذلك، منها: انتشـــار صـــناعة البيارق أوالأعلام البيضـــاء الخاصـــة بها في مدينة عدن، التي كانت توضـــع في مقدمة هذه السفن الحربية الكبيرة[1]، إضـافة إلى إشـارة لما كان يصـرف للعاملين عليها من بدل سـفر ورواتب، لاسـيَّما للغلمان الجرخية حملة القسـي والسـهام، الذين يعدون من أهم الفرق العسـكرية التي كانت تعمل على الشـواني، إضـافة إلى الزراقين الذين يقومون بأعمال التجديف لتسيير الشواني، والرؤساء أو النواخيد، وغلمان البحر[2] الذين على مـا يبـدو كـانوا يقوموا بـأعمـال الإصـــلاح والطبخ والتنظيف وغيرهـا من الأعمـال الخدماتية التي تحتاجها هذه السفن العملاقة.

---

[1] **نور المعارف**، ج١، ص١٧٣.

[2] **نور المعارف**، ج١، ص١٧٦، والحواشي رقم (١٣٧٥، ١٣٧٦، ١٣٧٧)

وحاول حكام بني رسـول الذين جاءوا بعد السـلطان المظفر لاسـيَّما ولده المؤيد داؤد (٦٩٦ - ٧٢١هـ / ١٢٩٧ - ١٣٢١م) ضـبط الأمن في السـواحل اليمنية، فراحوا يؤمنوها لخلق حالة من الاسـتقرار والطمأنينة فيها، وهو ما تؤكده المصـادر التي تشـير إلى تـأمينهم لطرق بلادهم براً وبحراً من كـل جهـة، ممـا أدى إلى ردع القراصنة، وعودة نشاط حركة التجارة البحرية الواصلة من الهند ومصر والحبشة، وإلى جني الأموال الباهظة، لارتفاع الدخل الجمركي الذي كان يؤخذ على البضـائع الواردة إلى الموانئ، وهو ما عاد على اليمن بالخير[١].

وقد كانت فترة حكم السـلطان المجاهد علي من الفترات التي سـاعدت القراصـنة على التحرك بحرية في البحار اليمنية لانشـغاله عنهم بمشـكلاته الداخلية وصـراعاته الأسرية التي فتحت المجال للقراصنة بمهاجمة السفن دون خوف من الدولة[٢].

---

[١] ابن فضل الله العمري، **مسالك الأبصار**، ص٤٩ ، ٥٦.
[٢] ابن بطوطة، **تحفة النظار**، ص١٦٨، ٦٢٠ - ٦٢١.

إلاّ أن الحرب الحقيقية التي أعلنها بني رسـول وعامة الناس في المجتمع[1] ضـد القرصـنة كانت في عهد السلطان الظاهر يحيى بن إسماعيل بن الأفضل عباس الذي برز في مدة حكمه المهربون (القراصـــنة) الذين عرفوا بالمجورين الذين كانوا يهربوا أنواع القماش والبز الغالي والملابس الفاخرة المعروفة في ذلك الوقت مثل اليزدي والحرير والبهرم والشاشات والجوخ، فضلاً عن أنواع الزعفران والبهارات والتحف والأموال النقد[2]، وقد تنوعت الطرق التي اتبعها السـلطان الظاهر في محاربته لمثل هؤلاء القراصـنة والمهربين، والأسـاليب التي اتبعها لتشـجيع عسـكره على محاربتهم، فكانت أبرزها:

[1] تورد لنا المصـادر دور بعض أهالي المدن اليمنيـــة السـاحلية في محاربة عمليات القرصـنة والتهريب التي كانت تقوم بها بعض الجماعات في عصر بني رسول، مثل أهالي مدينة الحديـدة الذين خرجوا سـنة ٨٣٨هـ/ ١٤٣٤م إلى البحر للقيام بهذه المهمة التي أدت إلى القبض على عدد من المهربيـن في البحر وتسليمهم إلى عسكر السلطان الظـاهر. انظر: مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢٩٠- ٢٩١. في حين رفض بعض البحارة والتجار من أصحاب السفن الخضوع لرغبة القراصنة بتسليم ما معهم من أمـوال، فدخلوا معهم في معـارك شديدة ولقنوهم دروساً في المقاومة وعدم الاسـتسـلام لردعهم وإيقافهم عند حدهم. الجندي، **السـلوك**، ج٢، ص٤٣٤؛ الشرجي، **طبقات الخواص**، ص٤١١.

[2] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٤، ٢٩٠ – ٢٩١.

١- إرســاله عدد من السـفن العسـكرية الحربية المتنوعة الحجم والمزودة بالرجال والســلاح والمؤن والقيادات ذات الخبرة العســكرية لمهاجمة مراكب القراصـــنة والمجورين في عرض البحر، واستخدام القوة معها وإغراقها بمن فيها إذا ما دعت الحاجة إلى ذلك، بعد اغتنام ما فيها من أموال مختلفة، في محاولة لأخافتهم وخلق حالة من الرهبة في قلوبهم(١).

٢- تكليف دوريات عســكرية حربية تابعة لديوان الجيش بالوقوف أمام بعض الموانى اليمنية مثل ميناء عدن والمخا، وفي مداخل ومضـــايق البحار اليمنية كمضــيق باب المندب لترقب ســفن القراصــنة والمجورين المارة فيها والإبلاغ عنها، بعد محاصرتها والقبض على من فيها(٢).

---

(١) مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢٢٤ ـ ٢٢٥.

(٢) مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢٢٢.

٣-

٤- تشـجيع عسـكر البحرية الرسـولية وأمراءها ومقدميها للتصـدي للقراصـنة، والرفع من معنوياتهم بالتصدق عليهم بكل ما يغنموه من أموال نقد وتحف ومواد غذائية وقماش يحصـــلوا عليه بعد كل عملية هجوم على ســفن القراصـــنة والمجورين[١].

٥- خلق حالة من الأجواء السعيدة بين عامة الناس، وإعلان الفرح في الشوارع والطرقات بما يزيد على فرحة الأعياد والمناســبات المهمة بعد كل خبر يصـــل عن انتصـار قوات السلطان البحرية على القراصـنة والمجورين بسيطرتها على سـفنهم، ليشـيع خبر هذا الانتصـار والفرح في مختلف بقاع اليمن لخلق حالة من الطمأنينة في نفوس التجار وأصـحاب المراكب التجارية الكبرى، ولزرع الخوف والرهبة في قلوب بقية القراصنة الموجودين في عرض البحر[٢].

---

(١) مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٤.

(٢) مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٥.

٦- العمل على عرض مجاميع الأسـرى من القراصـنة والمجورين أمام العامة في الشـوارع والطرقات بعد وقوعهم في قبضـة عسكر البحرية الرسولية، لكي يتعرف عليهم الناس، ولكي يكونوا عبرة لغيرهم ممن تسـول له نفسـه القيام بعملهم المشـين الذي أوصـلهم إلى ما هم فيه من مذلة ومهانة واحتقار في نظر جميع من يراهم[١].

٧- إتباعه سـياسـة اللين والتسـامح في أحيانٍ كثيرة مع المقبوض عليهم من القراصنة والمجورين، بالعفو عنهم ومسامحتهم وإطلاق سراحهم، لعلهم يعدلون عمَّا يفعلونه في البحر ضد التجار والمسافرين والصيادين[٢].

٨- التقاضـي عن بعض أفعال القراصـنة والمجورين ومسـاعدة الدولة لهم، وإنقاذهم في عرض البحر إذا ما تعرضـت سـفنهم لكارثة طبيعية، ومسـامحة السلطان لهم وإدخالهم في ذمته وحمايته، وحسن استقباله لهم، وهي من الأمور التي جعلت العديد من القراصنة والمجورين يخجلون أمام نخوة السلطان الظاهر ونجدته، ويطلبون الدخول في ذمته إذا ما ضاقت بهم الدنيا[٣].

---

[١] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٥.
[٢] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٥.
[٣] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢١٦ – ٢١٧، ٢١٨.

٩- إنزال نسبة ضريبة العشور التي كانت تؤخذ على التجار الذين ينقلوا بضائعهم عبر البحر إلى الخمس، للتخفيف من عمليات التهريب، ولقطع المجال على القراصنة والمجورين المهربين الذين قد يتجنب التجار التعامل معهم بعد هذا الأجراء الجديد[١].

وعلى الرغم من تشديد الدولة الرسولية في إجراءاتها الأمنية في البحر لوقف القرصنة، وما نتج عن ذلك من استقرار في المنطقة إلاّ أن قيام الدولة الطاهرية في سنة ٨٥٨هـ / ١٤٥٤م وما تعرضت له من صراعات وفتن منذ تأسيسها أعاد الأمور إلى ما كانت عليه قبل ذلك، بل وأشد بعد أن أصبح القراصنة يشكلون خطراً على المسافرين بحراً والتجار والحجاج لاسيَّما مع بداية القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي، مما دفع أهالي بعض المدن الساحلية الأكثر تضرراً من القرصنة مثل أهالي مدينة عدن في سنة ٩١٢هـ / ١٥٠٦م إلى توجيه رسالة إلى السلطان الظافر عامر بن عبد الوهاب الطاهري، طالبين منه التحرك لحماية سفنهم وتجارتهم وأرواحهم التي أصبحت مهددة من قبل السرّاق المفسدين،

---

[١] مجهول، **تاريخ الدولة الرسولية**، ص٢٨٠.

مما دفعه إلى إرسال حملة عسكرية مكونة من أربعة عشر مركباً ما بين كبير وصغير عليها أكثر من ستمائة مقاتل لردع المفسدين وإيقافهم عند حدهم، بل وصل به الأمر إلى حث علماء المسلمين وطلبة العلم إلى إعلان الجهاد في سبيل الله ضد هؤلاء والقنوت عليهم في الصلوات الخمس وفي خطبة الجمعة بمدينة عدن وغيرها، ومع ذلك استمر القراصنة في مهاجمتهم للسفن المارة بين مياه اليمن والمحيط الهندي دون تمييز بين سفن الصيادين البسطاء أو المسافرين أو التجار أو السلاطين الذين وقفوا عاجزين أمام أفعال هؤلاء اللصوص من القراصنة[١].

زبدة القول، إنه على الرغم من محاولات بني طاهر الحثيثة للتخلص من خطر القرصنة إلاّ أنهم عجزوا أمامها، مما أدى إلى فشلهم في حماية مصالحهم البحرية نفسها، خاصة في فترة القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي الذي بلغت فيه القرصنة أوجها لما كان للدول الكبرى مثل دولة الإفرنج (البرتغال) من دور ملحوظ في تشجيعها وتزعمها لها،

---

[١] ابن الديبع، **الفضل المزيد**، ص٣٠١، ٣١٨، ٣٢٣ - ٣٢٤؛ باسنجلة، **العقد الثمين الفاخر**، ص٥٥.

ومن هنا شكّلت القرصنة في العصر الإسلامي ظاهرة كثيراً ما كانت تبرز وكثيراً ما كانت تختفي، لتعود بعدها للظهور مرة أخرى، مع تطور بطيء وغير ملحوظ في تصرفات أفرادها، وهو ما لاحظناه من خلال دراستنا لمراحل تطور هذه الظاهرة التي على الرغم من خطورتها إلاّ أنها لم تمنع البحارة والتجار من مزاولة نشاطهم عبر البحر.

الخاتمة

لقد توصلنا في ختام دراستنا هذه عن: " **القرصنة البحرية في سواحل جنوب الجزيرة العربية وموقف حكام عُمان واليمن منها في العصر الإسلامي** " إلى عدد من النتائج والاستنتاجات التي يمكن تلخيصها في الآتي:

١- كانت بلاد عُمان واليمن الواقعة على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية؛ تطل أراضيها على المحيط الهندي الذي شكّل عبر التاريخ همزة الوصل التي ربطتها بالعالم، لاسيَّما بالبلاد ذات الحضارات العريقة، والثقل التجاري الكبير في جنوب شرق آسيا وبلاد الهند والسواحل الشرقية لأفريقيا وغيرها، حتى أنها أثَّرت وتأثرت بتلك الحضارات وتاريخ شعوبها.

٢- إن التفاعل التجاري الذي قام بين عُمان واليمن من جانب والهند وجنوب شرق آسيا من جانب أخر وغيرها، وحركة السفن النشطة والمستمرة بين موانئها كانت سبباً في أن تصبح خطوط التجارة التي ربطت تلك المناطق ببعضها محطً أنظار المتربصين واللصوص والسرّاق الطامعين في قطع الطريق على السفن واغتنام ما فيها من أموال وبضائع، لاسيما في العصر الإسلامي.

٣- إن سواحل جنوب الجزيرة العربية عانت كثيراً من القرصنة البحرية في العصر الإسلامي، إذ كانت سبباً في إضعاف موقفها السياسي أمام غيرها من بلدان العالم العربي والإسلامي التي أخذت تنظر إلى المناطق الواقعة على ضفافها وحكامها بأنهم غير مؤهلين سياسياً لحكمها، لعجزهم عن إقرار الأوضاع فيها وفي مياهها وجزرها التي أصبحت ملاذاً آمناً للصوص والسراق من القراصنة، ممن شجعتهم الأوضاع السياسية غير المستقرة في جنوب الجزيرة العربية على التعمق دوماً في بحارها دون الخوف من أحد، لاسيَّما في أوقات ضعف دولها المركزية.

٤- إن هؤلاء اللصوص القراصنة كانوا يترقبون لحظات الضعف والفوضى سواءً في سواحل الهند أو سواحل جنوب الجزيرة العربية (عُمان واليمن) لكي يقوموا بنشاطهم ضد أي سفينة مبحرة في المياه العُمانية أو اليمنية أو المياه الهندية وغيرها.

٥- إن القرصنة في السواحل الجنوبية للجزيرة العربية والمحيط الهندي لم تكن قاصرة على السُّراق واللصوص وقطاع الطرق والمجرمين فقط، بل زاولها بعض حُكام البلاد الهندية والبلاد العربية، وصارت مصدراً من مصادر دخلهم، ودخل دولهم الأساسية.

٦- إن قراصنة المحيط الهندي في العصر الإسلامي شكّلوا قوة لا يستهان بها، لِمَا امتلكوه من سفن ورجال وعتاد قد لا تملكه دولة لها كيانها وأراضيها وجيشها وثرواتها.

٧- إن القرصنة البحرية كانت من أكثر ما يعكّر صفو بال حكام عُمان وسلاطين اليمن والهند وغيرهم، ويؤثر في تواصل العلاقات التجارية بينهما، لِمَا يؤديه قطع الطريق والبسط على السفن من ركود في الحركة التجارية بين هذه البلدان، أو توقفها في بعض الأوقات، ويتسبب في نتائج سلبية على اقتصادها التجاري وأسواقها التي تتعرض للركود والخمول.

٨- إن القرصنة في المحيط الهندي كانت واقع لا يمكن التقليل منه، أو التهاون به، ومع ذلك لم يكن ليشكل خطراً عظيماً، وإلاّ لما نشطت التجارة في البلدان التي تطل موانئها على شواطئ المحيط الهندي، ولما نشطت تجارة عُمان واليمن مع دول جنوب شرق آسيا، ودول شرق أفريقيا، والدول المطلة على شواطئ البحر الأبيض المتوسط وموانئها مثل الإسكندرية وغيرها.

٩- إن القرصنة البحرية في المحيط الهندي شكّلت هاجس وهم كبير، وقع على عاتق كل من تولى حكم عُمان واليمن منذ دخولهما الإســـلام، وقد لعب حكام عُمان تحديداً في القرون الأولى للهجرة الدور الأعظم في هذا الجانب، مما كلفهم الكثير من الأموال والعتاد لبناء قوة بحرية عظيمة يســـتطيعون بها مجابهة أي قوة بحرية قد تتعرض لسفن بلادهم التجارية أو سفن البلدان التي تعاملت معهم تجارياً.

١٠- إن القرصنة كانت من بين أهم الأسباب التي أدت إلى التدخل الأجنبي في بعض مناطق جنوب الجزيرة العربية، مثل: اليمن منذ عصـــر الدولة الزريعية التي أدى فشلها في نشر الأمن في مياه اليمن إلى تعرضها للتدخل الأيوبي الذي أخضعها فيما بعد للاحتلال، وهو ما تكرر في عصـــر الدولة الطاهرية في اليمن التي وقفت مكتوفة الأيدي أمام تحرك ســـفن الإفرنج (البرتغاليون) في المياه اليمنية، مما دفع بالقوات البحرية المملوكية إلى السير إلى اليمن للقيام بالمهمة التي كان من المفروض أن يقوم بها ســـلاطين بني طاهر، الذين صـــاروا أذلة أمام قادة المماليك وقواتهم، بعد أن أصبحت أساطيلهم تتحرك بحرية في بحار اليمن، ثم أصبحت هي المتحكمة بالسفن الداخلة أو الخارجة من موانئ اليمن.

١١- إن القرصـــنة كانت ســـبباً في تعرض مناطق جنوب الجزيرة العربية للكثير من الأزمات السياسية والاقتصادية والاجتماعية، على الرغم من الجهود الحثيثة والعظيمة التي بذلها الحكام والأهالي في محاولة للقضاء على هذه الظاهرة أوالتخفيف منها.

١٢- إنه على الرغم مما تعرضت له المناطق الساحلية العُمانية واليمنية من مضايقات بحرية كان سببها القراصنة؛ فإن ذلك وإن أثر على التجارة البحرية القادمة والمغادرة عبر المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر ولكنـه لم يوقفهـا، ويوقف التجـار عن مزاولة نشاطهم التجاري، مع ما كان ينتابهم من خوف ورهبة من ضياع تجارتهم في أيدي هؤلاء اللصـــوص الذين كانوا يتســـببوا في أحياناً كثيرة في انقطاع خطوط التجارة البحرية ولأشـــهر عديدة بين عُمان واليمن من جانب وبلدان العالم من جانب أخر، حتى أن التجـار لم يوقفوا تجـارتهم وقفاً نهـائيـاً، بـل مؤقتـاً يســـتـأنفونـه بعودة الاستقرار إلى المنطقة كلها.

١٣- إن ما تعرضت له بعض مناطق جنوب الجزيرة العربية، مثل: اليمن من حالات غلاء فاحش، كان سببه توقف وصول السفن التجارية المحملة بالبضائع إلى اليمن بسبب القرصنة، وبالتالي ارتفاع أسعار السلع التجارية الموجودة في الأسواق اليمنية التي تستورد من الخارج، وانخفاض أسعار المنتجات المحلية التي تسبب عدم خروجها من اليمن إلى تكدسها في الأسواق الداخلية، وقد أدى ذلك إلى تدهور الوضع المادي لعامة الناس الذين تضرروا من الغلاء وارتفاع الأسعار والبطالة بسبب بطئ العمل في الموانئ وزيادة عدد العمال العاطلين عن العمل من البحارة والحمالين وغيرهم، كذلك ارتفاع أسعار بعض السلع التي كان مصدرها البحر، مثل: الأسماك بعد أن خاف الصيادون من دخول البحر للاصطياد بسبب أذية القراصنة لهم، مما أثر على الوضع المادي للصيادين، وأدى إلى ارتفاع أسعار الأسماك وندرتها في بعض الأسواق اليمنية.

١٤- تسببت القرصنة في إحداث أثار مادية خطيرة على اقتصاد الدول التي قامت في جنوب الجزيرة العربية في العصـر الإسـلامي، لتوقف قدوم السـفن الكبرى المحملة بأنواع البضـائع إلى موانئها الرئيسـة أو مغادرتها لها، مما حرم بعض هذه الدول من مصـدر مهم من مصـادر الدخل القومي الذي كان يعتمد على الضـرائب التي كانت تؤخذ في جمرك موانئها.

١٥- انتشـار الخوف والفزع بين جميع أهالي المناطق السـاحلية الذين تضـرروا من هؤلاء القراصنة ومن أفعالهم، لاسيَّما الأهالي الذين أرتبط عملهم بالبحر، مثل البحارة والنواخيذ وملاك القوارب الصغيرة والكبيرة والصيادون وغيرهم، بعد أن تعثر على بعضهم دخول البحر للتكسب منه، فأثر ذلك على وضعهم المعيشي، وزاد في فقرهم وسوء حالهم.

١٦- تجنب الكثير من الناس السـفر عبر البحر خوفاً من تعرضـهم لسـطو القرصـنة وأذيتهم، وتوقف الحجاج في بعض السنوات من الانتقال إلى الأراضـي المقدسة بحراً بعد أن زاد القراصنة في مهاجمتهم للسفن التي كانت تقل الحجاج إلى هناك.

١٧- إن القرصنة أصبحت شبح جاثم على أنفاس الأهالي في المناطق الساحلية، لاسيَّما في الأوقات التي يضعف فيها دور الدولة ويتقوى فيها نشاط القراصنة في البحار العُمانية واليمنية، وهو ما دفع أهالي هذه المناطق للتعبير عن معاداتهم لهؤلاء اللصوص وأفعالهم بطرق مختلفة، منها ترقبهم لسفن القراصنة ومهاجمتها في عرض البحر، وقد شكلت هزيمتهم والقبض على بعضهم من قبل قوات الدولة أو الأهالي من الأمور التي تبعث الفرحة والسرور في قلوب عامة الناس، حتى أنهم راحوا يعبرون عن فرحتهم هذه بإقامة الاحتفالات التي لا تقل في التجهيز لها عن احتفالات الأعياد الدينية والوطنية، مما يدل على ما كان للقرصنة من كره وحقد في نفوس جميع أفراد المجتمع على اختلاف مستوياتهم وهو ما لاحظناه سابقاً فيما يشهده المجتمع اليمني من احتفالات وأفراح.

١٨- إن هناك جهوداً لا يمكن إنكارها صدرت من قبل بعض زعماء وحكام الهند لمحاربة القرصنة في السواحل الهندية، وفي مياه المحيط الهندي نفسها، وعلى الرغم من بساطة المعلومات التي تحدثت عن ذلك، إلاّ أن ما رصدناه على قلته يعد دليل على تلك الجهود.

١٩- لقد وجدنا بأن هناك شحة في المعلومات التي يمكن أن نستفيد منها في موضوعنا هذا، لاسيَّما في القرون الأولى للهجرة النبوية، ولا يعني هذا أنه لم يكن هناك قرصنة أو أنها كانت متوقفة في المحيط الهندي وسواحل جنوب الجزيرة العربية، كما أنه لا يعني أنه لم يَعُد هناك محاربة لها من قبل حكام وأئمة عُمان وسلاطين اليمن؛ بل على العكس من ذلك، فقد كانت هناك قرصنة، كما كانت هناك مقاومة شديدة لها من قبل هؤلاء الحكام، والدليل على ذلك ما جاء في كتب البحارة والرحالة، إلاّ أن المشكلة تتمثل في عدم تدوين كتب التاريخ لدور هؤلاء الحكام لانشغالها بتدوين الأحداث السياسية المتسارعة التي شهدتها عُمان واليمن خلال المدة التي ذكرناها سلفاً.

وأخيرا فإننا نوصي بما يلي:

١- الاستفادة من تجارب حكام عُمان واليمن في العصر الإسلامي في محاربة القرصنة، وإنشاء أسطول بحري متطور وحديث مزود بفرق عسكرية بحرية متخصصة في مطاردة السفن المشبوهة التي تجوب اليوم السواحل العُمانية واليمنية ومحاربتها، وطردها لتأمين خطوط التجارة البحرية.

٢- حث طلاب الدراسات العليا في الجامعات العُمانية واليمنية على دراسة هذه الظاهرة بتوسع، والتعمق في أسبابها، لما لها من آثار انعكست اليوم على حياتنا السياسية والاقتصادية والاجتماعية، والبحث عن حلول ومعالجات يمكن من خلالها محاربة من يقومون بمثل هذه الأعمال.

٣- البحث عن كل ما دوُن عن القرصنة البحرية في العصر الإسلامي من كتب ومخطوطات ووثائق عربية وأجنبية لترجمتها وتحقيقها ودراستها دراسة علمية دقيقة وموثقة، نستطيع من خلالها أن نرفد المكتبة العربية والإسلامية بالجديد والمفيد حول ظاهرة القرصنة.

٤- إنشـاء مراكز علمية متخصـصـة بالدراسـات البحرية في الجامعات العُمانية واليمنيـة تتولى مهمة متابعة ودراســـة التـاريخ البحري لعُمان واليمن، بمـا فيـه تاريخ القرصنة البحرية في السواحل العُمانية واليمنية.

الملاحق

الخرائط



خريطة توضـيحية لأماكن انتشـــار القراصـــنة في ســـواحل جنوب الجزيرة العربية والمحيط الهندي



خريطة توضيحية لأماكن انتشار القراصنة في سواحل بلاد عُمان



خريطة توضيحية لأماكن انتشار القراصنة في سواحل بلاد اليمن

المصادر والمراجع

القرآن الكريم

أولاً- المصادر:

ابن الأثير، عز الدين أبي الحسن علي بن محمد الجزري (٦٣٠هـ/ ١٢٣٢م):

١- أسد الغابة في معرفة الصحابة، تحقيق: عادل أحمد الرفاعي، ط١، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٤١٧هـ/ ١٩٩٦م.

الادريسي، محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحسني الطالبي (ت: ٥٦٠هـ/ ١١٦٤م):

٢- نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ط١، عالم الكتب، بيروت، ١٤٠٩هـ.

الأشرف الرسولي، أبو العباس إسماعيل بن العباس (ت: ٨٠٣هـ/ ١٤٠٠م):

٣- فاكهة الزمن ومفاكهة الآداب والفنن في أخبار من ملك اليمن على أثر التبابعة ملوك العصر والزمن، (الباب الخامس)، تحقيق:علي حسن معيلي، رسالة دكتوراه، جامعة تونس، تونس، ٢٠٠٥م.

الاصطخري، أبو اسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت: ٣٤٦هـ/ ٩٦٧م):

٤- المسالك والممالك، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، (د. ت).

الأندلسي، أبو الربيع سليمان بن موسى الكلاعي (ت: ٦٣٤هـ/ ١٢٣٧م):

٥- الاكتفاء بما تضـــمنه من مغازي رســـول الله والثلاثة الخلفاء، ج٢، تحقيق: د. محمد كمال الدين عز الدين علي، ط١، عالم الكتب، بيروت، ١٤١٧هـ.

باسنجلـة، عبد الله بن محمد بن أحمد (ت: ٩٨٦هـ/ ١٥٦٨م):

٦- تاريخ الشحر المُسمى العقد الثمين الفاخر في تاريخ القرن العاشر، تحقيــق: عبد الله محمد الحبشي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ١٤٢٨ه / ٢٠٠٧م.

بامخرمة، جمال الدين عبد الله الطيب بن عبد الله بن أحمد (ت: ٩٤٧هـ/ ١٥٤٠م):

٧- النسبة إلى المواضـع والبلدان، مركز الوثائق والبحوث، أبو ظبي، ١٤٢٥هـــ/ ٢٠٠١٤م.

بزرك بن شهريار الناخذاة الرام هرمزي (ت. بعد: ٣٤٠هـ/ ٩٥٦م):

٨- عجائب الهند بره وبحره وجزايره، تحقيق: عبد الله محمد الحبشــي، إصــدارات المجمع الثقافـي، أبو ظبي، ١٢٤١ه/ ٢٠٠٠م.

ابن بطوطـة، أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجـي (ت: ٧٧٩ﻫ / ١٣٧٧م):

٩- تحفة النظار في غرائب الأمصـــار وعجائـــــــب الأســفار المعروفة برحلة ابن بطوطة، قدم له وحققــه: محمد عبد المنعم العريان، راجعه وأعدّ فهارســه: مصطفى القصاص، ط١، دار إحياء العلوم، بيروت، ١٤٠٧ﻫ / ١٩٨٧م.

البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد الأندلسي (ت: ٤٨٧هـ/ ١٠٩٤م):

١٠- المسالك والممالك، دار الغرب الإسلامي، (د. ب)، ١٩٩٢م

البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر (ت: ٢٧٩هـ/ ٨٩٢م):

١١- فتوح البلـدان، ج٣، تحقيق: عبـد الله أنيس الطبـاع وعمر أنيس الطبـاع، دار النشر للجامعين، بيروت، ١٩٥٧م.

البيرونـي، أبو الريحان محمد بن أحمد (ت:٤٤٠ﻫ/ ١٠٤٨م):

١٢- تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل ومرذولة، ط٢، (د. ن)، بيروت، ١٩٨٣م.

البيروني، أبو ريحان محمد بن أحمد (ت: ٤٣٩هـ/ ١٠٤٧م):

١٣- الجماهر في معرفة الجواهر، ط٣، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٤م.

١٤- تقرير عن التاجر سليمان في وصف الجغرافيين العرب والأتراك والفرس لرحلاتهم البحرية في مناطق الشرق الأقصى، مج١، نسخة مترجمة عن الفرنسية، باريس، ١٩١٣م.

الجاحظ، أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب الكناني الليثي (ت: ٢٥٥هـ/ ٨٦٨م):

١٥- التبصرة بالتجارة في وصف ما يستظرف في البلدان من الأمتعة الرفيعة والأعلاق النفيسة والجواهر الثمينة، تحقيق: حسن حسني عبد الوهاب التونسي، ط٣، مكتبة الخانجي، القاهرة، ١٤١٤هـ/ ١٩٩٤م.

ابن جبير، أبو الحسن محمد بن أحمد بن جبير (ت: ٦١٤هـ/ ١٢١٧م):

١٦- رحلة ابن جبير، دار الكتاب اللبناني، بيروت، (د. ت).

الجندي، أبو عبدالله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب (ت: ٧٣٢هـ / ١٣٣١م):

١٧- السلوك في طبقات العلماء والملوك، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط٢، ج٢، ١٤١٦هـ/ ١٩٩٥م.

ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم اليامي الهمداني (ت. د: ٧٠٢هـ/ ١٣٠٢م):

١٨- السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز باليمن، تحقيق: ركس سميث، لندن، ١٩٧٤م.

ابن حزم، علي بن أحمد بن سعيد بن حزم الأندلسي الظاهري (ت: ٤٥٦هـ/ ١٠٦٣م):

١٩- جمهرة أنساب العرب، تحقيق: لجنة من العلماء، ط١، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٠٣/ ١٩٨٣م.

٢٠- جوامع السيرة وخمس رسائل أخرى لابن حزم، تحقيق: إحسان عباس، ط١، دار المعارف، القاهرة، ١٩٠٠م.

الحميـــــــري، أبو عبـدالله محمـد بن عبـد المنعم (ت أواخر القرن ٩ه / أواخر القرن١٥م):

٢١- الروض المعطار في خبـــــــر الأقطار، تحقيق: إحســـان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٨٤م.

ابن حوقل، أبو القاسم بن حوقل النصيبي (ت: ٣٦٧هـ/ ٩٧٧م):

٢٢- صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٩٢م.

ابن خُرداذَّبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت: ٣٠٠هـ/ ٩١٢م):

٢٣- المسالك والممالك، بيروت، دار صادر، ١٨٨٩م.

ابن خلدون، أبو زيد ولي الدين عبد الرحمن بن محمد الحضـــرمي الاشـــبيلي (ت: ٨٠٨هـ/ ١٤٠٥م):

٢٤- ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصـرهم من ذوي الشـأن الأكبر، تحقيق: خليل شحادة، ط٢، دتر الفكر، بيروت، ١٤٠٨هـ/ ١٩٨٨م.

ابن خياط، أبو عمر خليفة بن خياط الليثي العصفري (ت: ٢٤٠هـ/ ٨٥٤م):

٢٥- تاريخ خليفة بن خياط، تحقيق: د. أكرم ضياء العمري، ط٢، دار القلم، مؤسسة الرسالة، دمشق، بيروت، ١٣٩٧هـ.

ابن الديبع، وجيه الدين أبو الضياء عبد الرحمن بن علي (ت: ٩٤٤هـ / ١٥٣٧م):

٢٦- الفضل المزيد على بغية المستفيد في أخبار مدينة زبيد، تحقيق: يوسف شلحد، دار العودة، بيروت، ١٩٨٣م.

٢٧- قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، حققه وعلق عليه: محمد بن علي الأكوع، ط٢، المكتبة اليمنية الحوالية، صنعاء، ١٤٠٩هـ / ١٩٨٨م.

الرازي، محمد بن أبي بكر بن عبد القادر (ت: ٦٦٠هـ/ ١٢٦١م):

٢٨- مختار الصحاح، تحقيق: محمود خاطر، مكتبة لبنان ناشرون، بيروت، ١٤١٥هـ/ ١٩٩٥م.

الزبيدي، أبو الفيض المرتضى محمّد بن محمّد بن عبد الرزّاق الحسيني (ت: ١٢٠٥هـ/ ١٧٩٠م):

٢٩- تاج العروس من جواهر القاموس، تحقيق : مجموعة من المحققين، دار الهداية، (د. ت).

سليمان التاجر (ت: ٢٣٧هـ/ ٨٥١م):

٣٠- عجائب الدنيا وقياس البلدان، دراسة وتحقيق: د. سيف شاهين المريخي، ط١، مركز زايد للتراث والتاريخ، العين، ١٤٢٦هـ/ ٢٠٠٥م.

ابـن السيرافي، أبو سعيد الحسن بن عبد الله المرزبان (ت: ٣٦٨هـ/ ٩٧٨م):

٣١- أخبار الهند والصين، (د. ن)، باريس، ١٨٤٥م.

السيوطي، عبد الرحمن بن أبي بكر (ت: ٩١١هـ / ١٥٠٥م):

٣٢- الدر المنثور في التفسير بالماثور، ج٩، تحقيق: مركز هجر للبحوث، دار هجر، القاهرة، ١٤٢٤هـ/ ٢٠٠٣م.

الشرجي، أبو العباس أحمد بن عبد اللطيف (ت: ٨٩٣ه / ١٤٨٧م):

٣٣- طبقات الخواص أهل الصدق والإخلاص، دار المناهل، بيروت، ١٤٠٦ه/ ١٩٨٦م.

الشلي، محمد بن أبي بكر (ت: ١٠٩٣هـ/ ١٦٨٢م):

٣٤- السناء الباهر بتكميل النور السافر في أخبار القر العاشر، تحقيق: إبراهيم بن أحمد المقحفي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م.

شنبل، أحمد بن عبدالله (ت: ٩٢٠هـ/ ١٥١٤ م):

٣٥- تاريخ حضرموت المعروف بـــ: تاريخ شنبل، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، ط٢، مكتبة صنعاء الأثرية، صنعاء، ١٤٢٤ه / ٢٠٠٣م.

الصنعاني، عبد الرزاق بن همام المتوفى (ت: ٢١١هـ/ ٨٢٦م):

٣٦- تفسير عبد الرزاق الصنعاني، ج٢، ط١، دار الكتب العلمية، (د. ت).

الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير (ت: ٣١٠هـ/ ٩٢٢م):

٣٧- جامع البيان في تفسير القرآن للطبري، تحقيق: مكتب التحقيق بدار هجر، ط١، دار هجر، (د. ت).

العزيزي، الحسن بن أحمد المهلبي (ت: ٣٨٠هـ/ ٩٩٠م):

٣٨- الكتاب العزيزي أو المسالك والممالك، جمعه وعلق عليه ووضع حواشيه: تيسير خلف، د. ب، د. ت.

أبو الفداء، عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر (ت: ٧٣٢ه/ ١٣٣١م):

٣٩- تقويم البلدان، مطبعة دار الطباعة السلطانية، باريس، ١٨٤٠م.

ابن فضل الله العمـري، شهاب الدين أحمد بن يحيى (ت: ٧٤٩ه / ١٣٤٨م):

٤٠- مسـالك الأبصـار في ممالـــك الأمصـار (القسـم الخاص بمملكة اليمن)، حققه وقدم له: أيمن فؤاد سيد، دار الاعتصام، القاهرة، ١٩٨٧م.

ابن الفقيه الهمداني، أبو عبد الله أحمد بن محمد بن إسحاق (ت: ٣٤٠ه/ ٩٥١م):

٤١- البلدان، تحقيق: يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، ١٤١٦هـ/ ١٩٩٦م.

٤٢- مختصــر كتاب البلدان، ط١، دار إحيا التراث العربي، بيروت، ١٤٠٨هـــــ/ ١٩٨٨م.

القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت: ٦٨٢هـ):

٤٣- آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، (د. ت).

القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي (ت: ٨٢١ه / ١٤١٨م):

٤٤- صبح الأعشى في صناعة الإنشـــا، شرحه وعلق عليه وقابل نصوصه: نبيل خالد الخطيب، ج٣، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٠٧هـ/ ١٩٨٧م.

ابن كثير، أبو الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير القرشـي الدمشـقي (ت: ٧٧٤هــــ/ ١٣٧٢م):

٤٥- البداية والنهاية، ج٧، حققه ودقق أصـــوله وعلق حواشـــيه: علي شـــيري، وقام بفهرسته: عبد الرحمن الشامي، ط١، دار إحياء التراث العربي، (د. ب)، ١٤٠٨هــ/ ١٩٨٨م.

٤٦- تفســـير القرآن العظيم، ج٥، تحقيق: ســـامي بن محمد ســـلامة، ط٢، دار طيبة للنشر والتوزيع، الرياض، ١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م.

ماركو بولـو (ت: ٧٢٥هـ/ ١٣٢٤م):

٤٧- رحلات ماركو بولـــو، ج٣، ترجمة: إلى الإنجليزية: وليم مارسدن، ترجمه: إلى العربية: عبد العزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٦م.

ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب (ت : ٦٩٠هـ / ١٢٩١م)

٤٨- صـــفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المســـمى تاريخ المســـتبصـــر، اعتنى بتصحيحه: أوسكر لوفقرين، ط٢، دار التنوير، بيروت، ١٤٠٧ه/ ١٩٨٦م.

المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين (ت: ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م):

٤٩- التنبيه والإشراف، عنى بمراجعته وتصحيحه: عبد الله إسماعيل الصاوي، دار الصاوي، القاهرة، (د. ت).

٥٠- مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج١، تحقيق: محمد محيى الدين عبدالحميد، ط٥، دار الفكر، بيروت، ١٣٩٣ه/ ١٩٧٣م.

المغربي، ابن سعيد نور الدين أبو الحسن علي بن موسى (ت: ٦٨٥هـ/ ١٢٨٦م):

٥١- كتاب الجغرافيا، تحقيق: إســماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشــر، بيروت، ١٩٧٠م.

المقريزى، تقى الدين أحمد بن على (ت: ٨٤٥هـ/ ١٤٤١م):

٥٢- إمتاع الأسـماع بما للنبى من الأحوال والأموال والحفدة والمتاع، ج٢، تحقيق: محمد عبد الحميد النميسى، ط١، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م.

مؤلـف مجهول:

٥٣- أخبار أهـل عُمان من أول إسـلامهم إلى اختلاف كلمتهم، وهو الباب الثالث والثلاثون من كتاب كشـف الغمة الجامع لأخبار الأمة، اعتنت بتصـحيحه ووضـع حواشيه: هـ.كلاين، دار الفضيلة للنشر والتوزيع والتصدير، القاهرة، ٢٠٠٣م.

مؤلف مجهول (ت. بعد: ٨٤٠هـ / ١٤٣٦م):

٥٤- تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، مطبعة: الكاتب العربي، دمشق، ١٤٠٥هـ / ١٩٨٤م.

مؤلف مجهول (ت. بعد: ٣٧٢هـ/ ٩٨٢م):

٥٥- حدود العالم من المشـرق إلى المغرب، محقق ومترجم الكتاب (عن الفارسـية): السيد يوسف الهادي، الدار الثقافية للنشر، القاهرة، ١٤٢٣هـ.

ابن المنجم، إسحاق بن الحسين (ت. ق: ٤هـ/ ١٠م):

٥٦- آكام المرجان في ذكر المدائن المشـــهورة في كل مكان، ط١، عالم الكتب، بيروت، ١٤٠٨هـ.

٥٧- نـــور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، ج١، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنســي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، ٢٠٠٣م.

ابن الوردي، سراج الدين أبو حفص عمر بن المظفر (ت: ٨٥٢هـ/ ١٤٤٨م):

٥٨- خريدة العجائب وفريدة الغرائب، تحقيق: أنور محمود زناتي، مكتبة الثقافة الإسلامية، ط١، القاهرة، ١٤٢٨هـ/ ٢٠٠٨م.

ياقوت الحموي، أبو عبد الله شهاب الدين (ت: ٦٢٦ه / ١٢٢٨م):

٥٩- معجم البلدان، دار صدار، بيروت، د. ت.

ثانياً- المراجع العربية:

أحمد مختار عبد الحميد عمر (ت: ١٤٢٤هـ) بمساعدة فريق عمل:

٦٠- معجم اللغة العربية المعاصرة، ج٣، عالم الكتب، ١٤٢٩هـ/ ٢٠٠٨م.

الأشقر، محمد عبد الغني:

٦١- تجارة التوابل في مصــر في العصــر المملوكي، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩م.

أنور عبد العليم:

٦٢- الملاحة وعلوم البحار عند العرب، سلسلة عالم المعرفة، العدد (١٣)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٧٩م.

الباشا، محمد خليل:

٦٣- الكافي (معجم عربي حديث)، ط٣، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، ١٩٩٤م.

تيمور، أحمد بن إسماعيل بن محمد (ت: ١٣٤٨هـ):

٦٤- معجم تيمور الكبير في الألفاظ العامية، ج٥، تحقيق: دكتور حسين نصّار، دار الكتب والوثائق القومية، ط٢، القاهرة، ١٤٢٢هـ/ ٢٠٠٢م.

الجوهري، يسري وآخرون:

٦٥- دراسات في جغرافية العالم الإسلامي، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، ١٩٧٩م.

الخيرو، رمزية عبد الوهاب:

٦٦- تجارة الخليج العربي وآثارها في الحياة الاقتصادية، ط١، دار الشؤون الثقافية العامة، وزارة الثقافة والإعلام العراقية، بغداد، ١٩٧٨م.

دهمان، محمد أحمد:

٦٧- معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، دمشق، ١٤١٠ه/ ١٩٩٠م.

الربيعي، عماد هادي علو:

٦٨- القوى البحرية والتجارة في الخليج العربي خلال العصر الإسلامي، دار الجنان للنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠١٧م.

زاهر رياض:

٦٩- تاريخ أثيوبيا، منشورات مكتبة الإنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٦م.

الزركلي، خير الدين بن محمود بن محمد بن علي بن فارس الدمشقي (ت: ١٣٩٦هـ):

٧٠- الأعلام، ج٥، دار العلم للملايين، ط١٥، (د. ب)، أيار / مايو ٢٠٠٢م.

الزهراني، مرزوق بن هيّاس آل مرزوق:

٧١- الجوس في المنسوب إلى دوس، ط١، (د. ن)، (د. ب)، ١٤٣٤هـ/ ٢٠١٣م.

الزوكه، محمد خميس:

٧٢- آسيا دراسة في الجغرافيا الإقليمية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٥م.

سعاد ماهر:

٧٣- البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، (د. ت).

السيابي، سالم بن حمود بن شامس:

٧٤- عُمان عبر التاريخ، المطبعة الشرقية، مسقط، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠١م.

السيد عبد العزيز سالم:

٧٥- البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٩٣م.

شرف، عبد العزيز طريح:

٧٦- المقدمات في الجغرافيا الطبيعية، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، (د. ت).

شهاب، حسن صالح:

٧٧- أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار الفارابي، بيروت، ١٩٧٧م.

٧٨- البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي قبل القرن السادس عشر الميلادي، دراسة وتحليل لنصوص من قبل مؤلفات البحارة العرب، ط١، وزارة التراث القومي والثقافة، عُمان، ١٤١٥هـ/ ١٩٩٤م.

٧٩- عَدَنْ فرضة اليمن، ط٢، مركز الشرعبي للطباعة والنشر، صنعاء، ٢٠٠٠م.

شوقي عبد القوي عثمان:

٨٠- تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١ - ٩٠٤هـ/ ٦٦١ - ١٤٩٨م)، سلسلة عالم المعرفة، العدد (١٥١)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٩٠م.

الطابور، عبد الله علي:

٨١- جلفار عبر التاريخ، ط١، دبي، ١٩٩٨م.

الطالبي، عبد الحي بن فخر الدين بن عبد العلي الحسني (ت: ١٣٤١هـ):

٨٢- الإعلام بمن في تاريخ الهند من الأعلام المسمى بـ (نزهة الخواطر وبهجة المسامع والنواظر)، دار ابن حزم، بيروت، ١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م.

العبادي، أحمد مختار:

٨٣- تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، ج١، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٩٣م.

عبد الرحيم، الدكتور ف:

٨٤- معجم الدخيل في اللغة العربية الحديثة ولهجاتها، ج١، دار القلم، دمشق، ١٤٣٢هـ/ ٢٠١١م.

أبو عُبيَّة، طه عبد المقصود عبد الحميد:

٨٥- موجز عن الفتوحات الإسلامية، دار النشر للجامعات، القاهرة، (د. ت).

٨٦- عُمان ٢٠٠٩/ ٢٠١٠م، إصدار وزارة الإعلام، مسقط، ٢٠١٠م.

٨٧- عُمان في التاريخ، دار أميل للنشر المحدودة، لندن، ١٩٩٥م.

٨٨- عُمان وتاريخها البحري، ط٢، مسقط، ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٢م.

٨٩- مجموعة عُمان وتاريخها البحري، ط٢، (د. ن)، (د. ب)، ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٢م.

مسعود، جبران:

٩٠- الرائد (معجم لغوي عصري)، ط٢، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٦٧م.

مصطفى أحمد أحمد وحسام الدين إبراهيم عثمان:

٩١- الموسـوعة الجغرافية، ج١، دار العلوم للنشـر والتوزيع، القاهرة، ١٤٢٥هــــ/ ٢٠٠٤م.

٩٢- المعجم الوجيز، مطبعة: التربية والتعليم، القاهرة، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م.

المقحفي، إبراهيم أحمد:

٩٣- معجم البلدان والقبائـل اليمنيـة، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، ١٤٢٢هـ/ ٢٠٠٢م.

٩٤- المنجد في اللغة والأدب والعلوم، ط٥، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٢٧م.

النخيلـي، درويـش:

٩٥- السفن الإسلاميــــة على حروف المعجـــم، جامعة الإسكندريـــة، الإسكندرية، ١٩٧٤م.

الندوي، محمد إسماعيل:

٩٦- تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، (د. ن)، بيروت، (د. ت).

ثالثاً- المراجع المعربة:

حوراني، جورج فضلو:

٩٧- العرب والملاحـــــة في المحيط الهندي في العصـور القديمـــــة وأوائل القرون الوسطـى، ترجمة: السيد يعقوب بكر، مطابع دار الكتاب العربي، القاهرة، ١٩٨٥م.

دوروثي دينيس فولو وجيمس إم. فولو:

٩٨- عصــر الملاحة البحرية (ســلســلة الحياة اليومية عبر التاريخ)، ترجمة: خلود الخطيب، مراجعة: ســامر أبو هواش، ط١، مشــروع كلمة، أبوظبي، ١٤٣٣هـــــ/ ٢٠١٢م.

دُوزِي، رينهارت بيتر آن (ت: ١٣٠٠هـ):

٩٩- تكملـة المعـاجم العربيـة، نقلـه إلى العربية وعلق عليه: ج ١ - ٨: محمَّد سَـــليم النعَيمي، جــ ٩، ١٠: جمال الخياط، وزارة الثقافة والإعلام، الجمهورية العراقية، من ١٩٧٩م، ٢٠٠٠م. فردينان توتل:

١٠٠- المنجـد في الأدب والعلوم " معجم لأعلم الشـــرق والغرب "، المطبعـة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٥٦م.

فيليبس، وندل:

١٠١- تـاريخ عُمـان، ترجمـة: محمـد أحمـد عبـد الله، ط٣، وزارة التراث القومي الثقافي، مسقط، ١٤٠٩هـ/ ١٩٨٩م.

ماخوفسكي، ياتسيك:

١٠٢- تاريخ القرصـــنة في العالم، ترجمة: د. أنور محمد إبراهيم، الهيئة المصـــرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٨م.

مايلز. س. ب:

١٠٣- الخليج وبلدانه وقبائله، (د. ن)، مسقط، ١٤٠٣هـ/ ١٩٨٢م.

نقولا زيادة:

١٠٤- الجغرافيا والرحلات، دار الكتاب اللبناني المصري، (د. ب)، ١٩٨٧م.

هايد.ج:

١٠٥- تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ج٣، ترجمة: أحمد رضا، مراجعة: عز الدين خودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤م.

ويلسون، أرنولد:

١٠٦- تاريخ الخليج، ترجمة: محمد أمين عبد الله، مسقط، ١٩٨٥م.

رابعاً- الرسائل العلمية:

راضية، عيسات:

١٠٧- القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيري وزو، الجزائر، ٢٠١٦م.

فيدو، حاشي عسبلي:

١٠٨- جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني (دراسة تأصيلية مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ١٤٣٣هـ/ ٢٠١٢م.

خامساً- بحوث المجلات العلمية والمؤتمرات:

الإمام، محي الدين الدي رشاد:

١٠٩- الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتأثيره في الملاحة العربية والدولية، بحث مقدم للندوة العلمية الخامسة عشر التي عقدت بمقر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب في الفترة من ٢٣ – ٢٥ ديسمبر ١٩٨٥م، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، ١٩٩٠م.

الجنحاني، الحبيب:

١١٠- دور عُمان في نشاط التجارة العالمية خلال العصر الإسلامي الأول، مجلة المؤرخ العربي، العدد الثاني والعشرون، الأمانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب، بغداد، ١٤٠٢هـ/ ١٩٨٢م.سفرين، تيم:

١١١- الـدور الذي ساهمت بـه عُمان في طريـق الحرير البحرية، العوامـل البشريـة والتجارية والملاحيـة التي سـاعدت علـى تحقيق هذا الانجاز البحـري الكبير، حصاد النـدوة الدولية لطـرق الحرير بجامعـة السلطان قابـوس المدة من ٢٠ إلـى ٢١ / ١١ سنة ١٩٩٠م، وزارة التـراث القومي والثقافة، مسقط، ١٤١٢هـ/ ١٩٩١م.

الغساني، عبد القادر:

١١٢- أرض اللبان في سلطنة عُمان، حصاد ندوة الدراسات العُمانية، المجلد الأول، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط، نوفمبر ١٩٨٠م، ص٢٢٣.

اليمني، محمد عبد العزيز سعد:

١١٣- القرصـنة البحرية (دراسـة فقهية مقارنة)، المجلة العربية للدراسـات، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مجلد (٢٨)، العدد (٥٥)، رجب ١٤٣٣هـ / مايو - يونيو ٢٠١٢م.

سادساً- المراجع الإنجليزية:

١١٤- Meshullam Ben manahem (١٩٣٠) ,Itinerary of Rabbi meshullam ben menahem of ١٤٨١ (ed) Adler,in J T, (London.

١١٥- Water Field : SuItans of Aden , Jon Muray , London , ١٩٦٨

١١٦- Hedy,W, *Histoire du commerce du levant au moyen age*, tome٢, Leipzig,١٩٢٥

سابعاً- المواقع الإلكترونية:

١١٧- جرائم القراصنة... إرهاب في أعالي البحار، شبكة النبأ المعلوماتية، https://annabaa.org/arabic/violenceandterror/٩٢

المحتويات